Н.П.Муру

ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «НОВОРОССИЙСК» (уроки трагедии)

БИБЛИОТЕКА "ГАНГУТ"

КОРАБЛИ ОТЕЧЕСТВА 11



САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ИЗДАТЕЛЬСТВО «ГАНГУТ» 1999

ISBN 5-85875-097-4



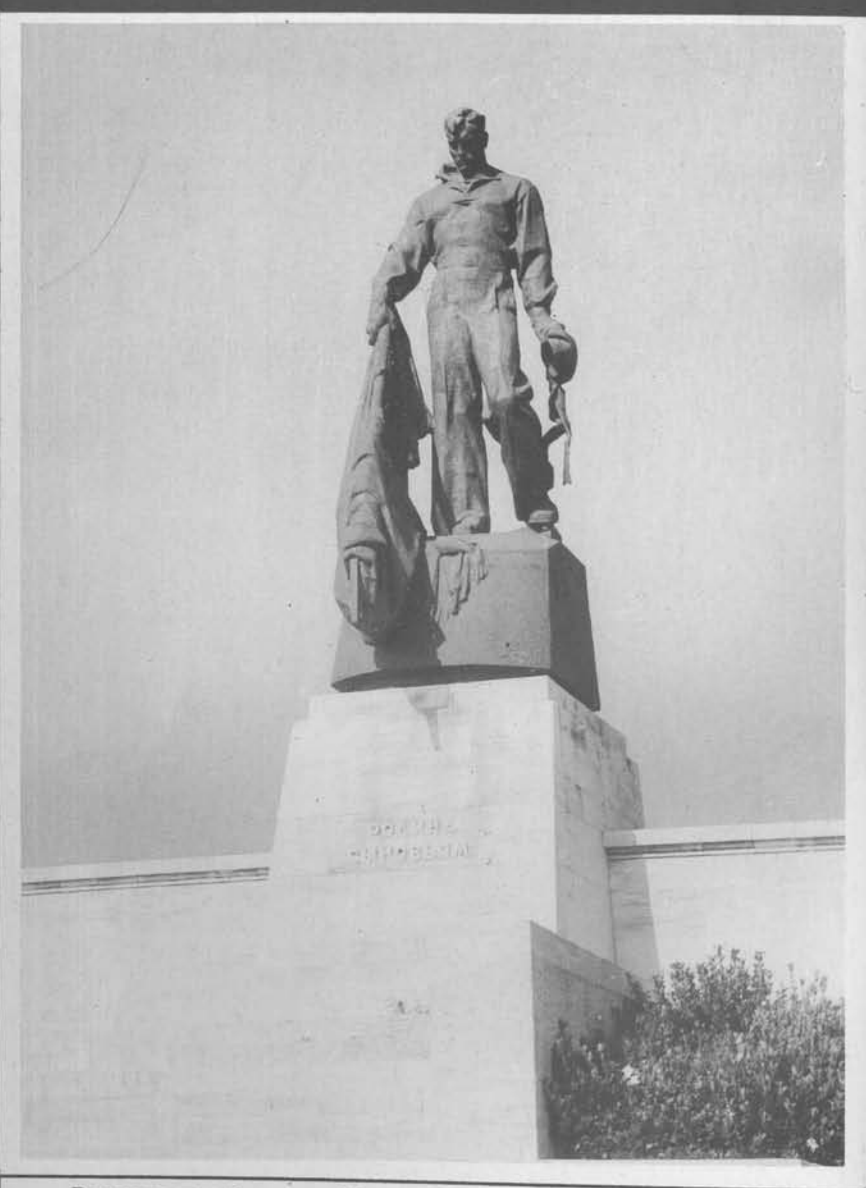
Готовятся к печати:

Н.Н.Афонин
Миноноски российского флота

Н.Н.Афонин
М.А.Богданов
Миноносцы «Ревель» и «Свеаборг»

Л.Л.Ермаш,
В.С.Бирюк
Малые охотники типа МО-4

Муру Николай Петрович. ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «НОВОРОССИЙСК»
Редакторы М.А.Богданов, Е.П.Смирнова. Оформление серии Г.В.Семериковой. Подписано в печать 12.04.1999.
Формат 60 x 90/16. Гарнитура Таймс. Печать офсетная. Тираж 1000 экз. Изд. № 126. Лицензия ЛР № 064581 от 14.05.1996.
Издательство «Гангут». 193024, Санкт-Петербург, а/я 71



В память погибшим на «Новороссийске» на Братском кладбище в Севастополе в 1963 году по проекту скульптора П.И.Бондаренко и архитекторов А.А.Заварзина и В.М.Артюхова был воздвигнут мемориал «Родина — сыновьям», увенчанный 12-метровой фигурой Скорбящего Матроса, отлитой из бронзы гребных винтов линкора



Н.П.Муру

ЛИНЕЙНЫЙ КОРАБЛЬ «НОВОРОССИЙСК» (уроки трагедии)



Санкт–Петербург

Издательство «Гангут»

1999

© Н.П.Муру, 1999

Линейный корабль «Giulio Cesare» был передан Советскому Союзу в счет репараций в феврале 1949 года в албанском порту Влера. 5 марта корабль переименовали в «Новороссийск», а на следующий день на нем подняли советский военно-морской флаг. Принимала линкор спецкоманда во главе с адмиралом Г.И.Левченко. Вот что вспоминает контр-адмирал Л.А.Рулев, бывший в то время командиром электромеханической части (БЧ-5) «Новороссийска»:

«По соглашению приемка корабля должна была продолжаться в течение трех суток, но по существу произошла не приемка, а захват корабля. На это нас сориентировали командование и "органы", опасаясь вредительства и диверсий. Как только корабль, шедший из Аугусты (Сицилия), показался в виду, личный состав спецкоманды был погружен на плавсредства с трехдневным сухим пайком и койками. После отдачи кораблем якоря я поднялся на борт, где был встречен ранее командированными в Италию нашими офицерами. Сразу за мной стал высаживаться остальной личный состав спецкоманды. В течение 20—30 минут были заняты все ключевые посты. Началось освоение корабля и перевод энергетической установки с ходового на якорный режим. После завершения этого процесса всех итальянцев с боевых постов удалили, оставив лишь нескольких у действующих механизмов.

Вся итальянская команда была помещена в кубрики с выставленными у входов нашими часовыми. Итальянцев это серьезно обидело, и ни о какой передаче корабля уже не могло быть и речи.

Через сутки мы сняли с постов всех оставленных итальянцев и полностью перешли на самостоятельное управление в якорном режиме. Спустя трое суток весь итальянский экипаж убыл с линкора.

Надо отдать должное нашему личному составу (особенно БЧ-5) за его великие труды, огромное желание освоить технические средства, системы и корабль в целом. В течение трех суток люди не уходили с боевых постов, пока все итальянцы не покинули корабль. После этого нам пришлось проделать колоссальную проверочную работу, чтобы обезопасить линкор от взрывов, поскольку сверху шла информация о возможных диверсиях.

На шестые сутки совершили пробный двухчасовой выход в пределах бухты Влера. Все работало нормально. На 12-й день вышли уже на 6 часов в Адриатическое море. Тоже все в порядке. Стали готовиться к переходу в Севастополь и на 16-е сутки вышли, а 26 февраля 1949 года прибыли туда. Ни единого замечания по техническим средствам не было. Огромную роль в быстром освоении незнакомой иностранной техники сыграла не только самоотверженность личного состава, но и его исключительно высокая профессиональная подготовка, которой славился в то время Черноморский флот».

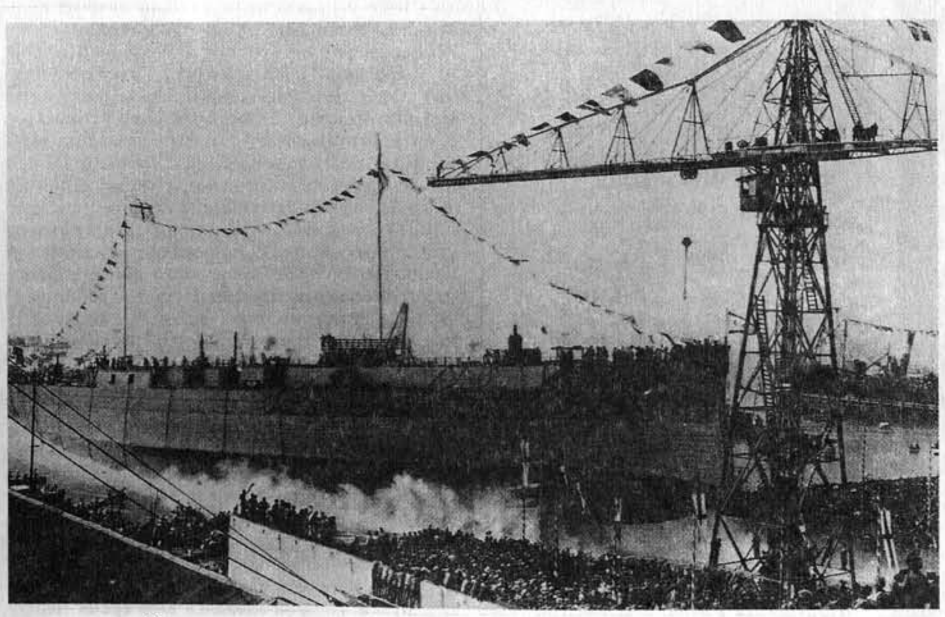
Проектирование и постройка корабля

Созданный в конце 1906 года в Англии броненосец принципиально нового типа — «Dreadnought», — имя которого стало нарицательным, настолько превосходил по мощи все ранее построенные броненосцы (именовавшиеся в дальнейшем «линкорами додредноутского типа»), что они в значительной степени утратили боевую ценность. Все ведущие морские державы начали интенсивное строительство линкоров-дредноутов.

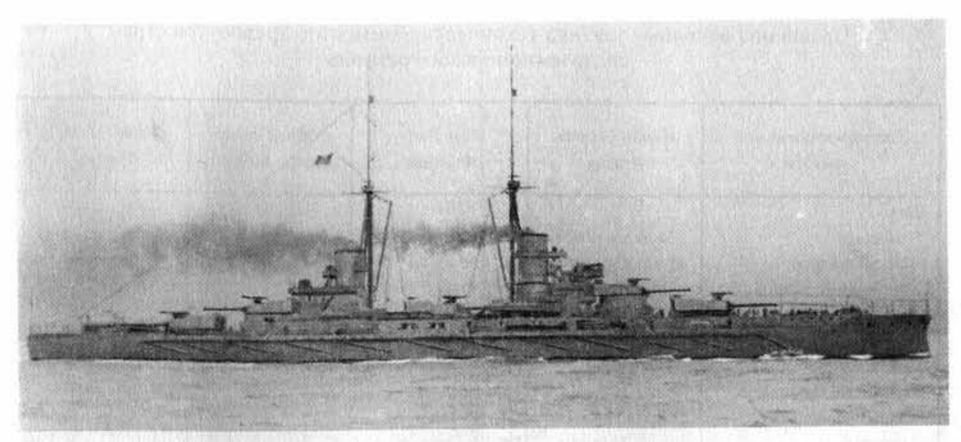
В итальянском флоте первым кораблем такого типа стал «Dante Alighieri», вступивший в строй в 1910 году. За ним последовала постройка трех однотипных линкоров-дредноутов «Leonardo da Vinci», «Conte di Cavour», «Giulio Cesare» и практически аналогичных им, кроме противоминной артиллерии, «Andrea Doria» и «Caio Duilio». При их проектировании, шедшем в 1908 году под руководством главного инспектора кораблестроения итальянского ВМФ генерал-лейтенанта Эдуардо Масдеа, был принят ряд передовых для того времени решений. Определенное влияние на них оказали требования всемирного конкурса 1907—1908 годов на лучший проект линейного корабля для российского флота, в котором принимал участие выдающийся итальянский кораблестроитель Витторио Куниберти — один из авторов самой идеи линкоров-дредноутов.

В проектах новых итальянских линкоров предусматривалась установка трехорудийных башен главного калибра (ГК), размещаемых только в диаметральной плоскости. Схема бронирования, предусматривавшая защиту возможно большей площади надводного борта броней переменной толщины, учитывала опыт русско-японской войны на море — большие дистанции боя и применение фугасных снарядов. Артиллерия ГК состояла из тринадцати орудий калибром 305 мм, размещавшихся в трех трехорудийных и двух двухорудийных башнях. Скорость полного хода 22,5 уз превышала принятую для большинства линкоров того времени скорость в 21 уз.

При проектировании в качестве вероятных противников рассматривались французские линкоры типа «Jean Bart» и австро-венгерские типа «Viribus Unitis». Несколько



Спуск на воду линейного корабля «Giulio Cesare». 15 октября 1911 года



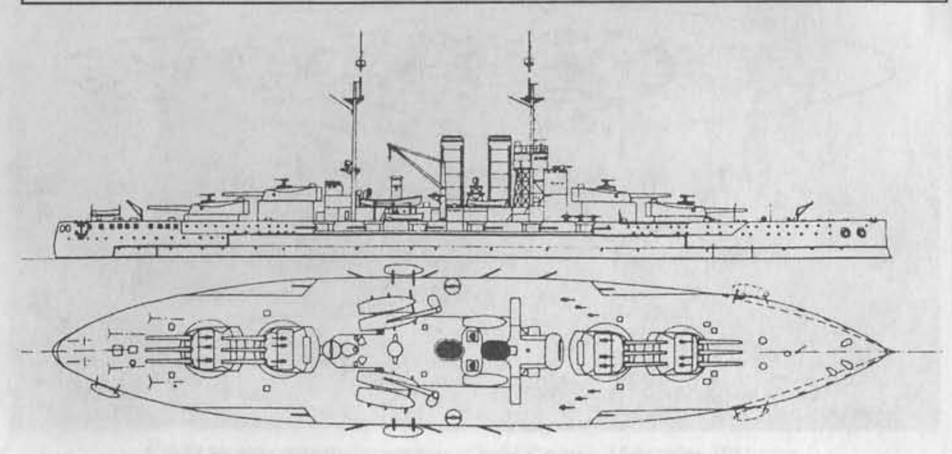
«Giulio Cesare» после вступления в строй

Линейный корабль «Giulio Cesare». 1914 год (по материалам журнала Warship, 1980, № 16)

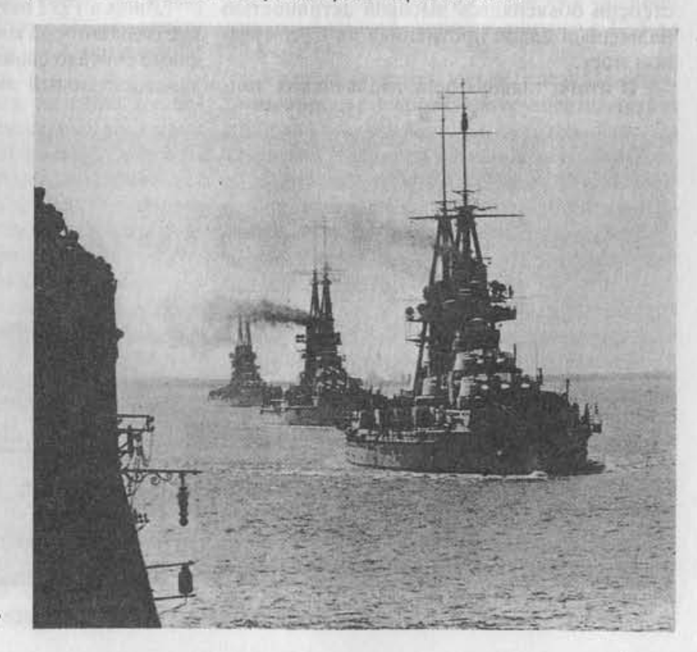
Сравнение основных тактико-технических элементов дредноутов стран средиземноморского региона

Тактико-технические элементы	«Giulio Cesare», Италия	«Jean Bart», Франция	«Viribus Unitis», Австро-Венгрия	«Sultan Osman I», Турция*
Даты:				
закладки	24 июня 1910 г.	15 ноября 1910 г.	24 июля 1910 г.	9 ноября 1911 г.
спуска на воду	15 октября 1911 г.	22 сентября 1911 г.	24 июня 1911 г.	22 января 1913 г.
вступления в строй	14 мая 1914 г.	15 июня 1913 г.	5 декабря 1912 г.	Август 1914 г.
Водоизмещение, т:				
нормальное	23 183	23 120	20 014	27 500
полное	25 086	25 850	21 595	30 250
Главные размерения, м:				
длина наибольшая	179,1	165,9	152,2	204,7
ширина	28,0	27,9	27,3	27,1
осадка	9,4	9,0	8,9	8,2
Скорость полного хода, уз	22,5	20,0	20,0	22,0
Мощность ГЭУ, л.с.	30 000	28 000	25 000	34 000
Артиллерия: количество установок х количество орудий — калибр, мм (количество орудий в бортовом залпе)	3 х 3 — 305 (9), 2 х 2 — 305 (4), 18 х 1 — 120 (9)	6 х 2 — 305 (10), 22 х 1 — 139 (11)	4 х 3 — 305 (12), 12 х 1 — 150 (6)	7 х 2 — 305 (14), 20 х 1 — 152 (10)
Бронирование, мм:				
главный пояс	250	270	280	229
башни ГК	280	320	280	305
боевая рубка	280	298	280	305
палубы (суммарно)	98	101	66	65
Экипаж, чел.	1000	1108	1046	1115

* После начала первой мировой войны реквизирован Великобританией и включен в состав английского флота под наименованием «Agincourt»


Линейный корабль «Prinz Eugen» (типа «Viribus Unitis»)

Линейный корабль «Giulio Cesare» в период первой мировой войны



Итальянские линкоры в походе. На первом плане — «Giulio Cesare»

уступая в бронировании, итальянские дредноуты существенно превосходили их в артиллерии ГК и скорости хода, отвечая в целом своему назначению.

«Giulio Cesare» — четвертый из утвержденных к постройке линкоров-дредноутов итальянского флота, — был заложен в Генуе на верфи «Ansaldo» 24 июня 1910 года, спущен на воду 15 октября 1911 года и вступил в строй 14 мая 1914 года.

В процессе постройки корабль был перегружен на 2000 т, что увеличило его осадку на 0,9 м. Это привело к уменьшению полной скорости хода по сравнению с проектной на 1 уз; кроме того, из 2,5 м высоты главного броневого пояса над ватерлинией осталось лишь 0,75 м. Тем не менее, «Giulio Cesare» являлся весьма мощным для своего времени боевым кораблем, не уступавшим в целом большинству современных ему линкоров.

Активного участия в боевых действиях итальянские линкоры практически не принимали вследствие нежелания командования рисковать ценными кораблями — их рассчитывали использовать в качестве «козырей» при подведении итогов войны. Осторожность итальянского командования в значительной степени объяснялась высокой активностью подводных лодок противника на Средиземном море.

В итоге, главная роль итальянских линкоров сводилась к созданию потенциальной угрозы флоту Австро-Венгрии. Находясь на стоянке в Таранто они лишь в малой степени оправдали колоссальные затраты на свою постройку. Там же, в Таранто, 2 августа 1916 года «Leonardo da Vinci» опрокинулся и затонул от происшедших по невыясненным причинам внутренних взрывов. Как и в случае гибели русского линкора «Императрица Мария», предполагалась германская диверсия.

Модернизация линкора

Договор, подписанный на Вашингтонской конференции 1922 года, наложил десятилетний мораторий на строительство новых линейных кораблей. Исключение было допущено лишь для Великобритании, заложившей в 1925 году линкоры «Nelson» и «Rodney» с 406-мм артиллерией ГК, для Франции и Италии, которым разрешалась постройка линейных кораблей водоизмещением не свыше 35 000 т. Однако из-за финансовых трудностей обе страны отложили постройку этих кораблей.

Лишь в 1932 году Франция (военно-морские силы которой командование итальянского флота считало своим главным противником) заложила новый линейный крейсер «Dun-



Французский линейный крейсер «Duncerque»

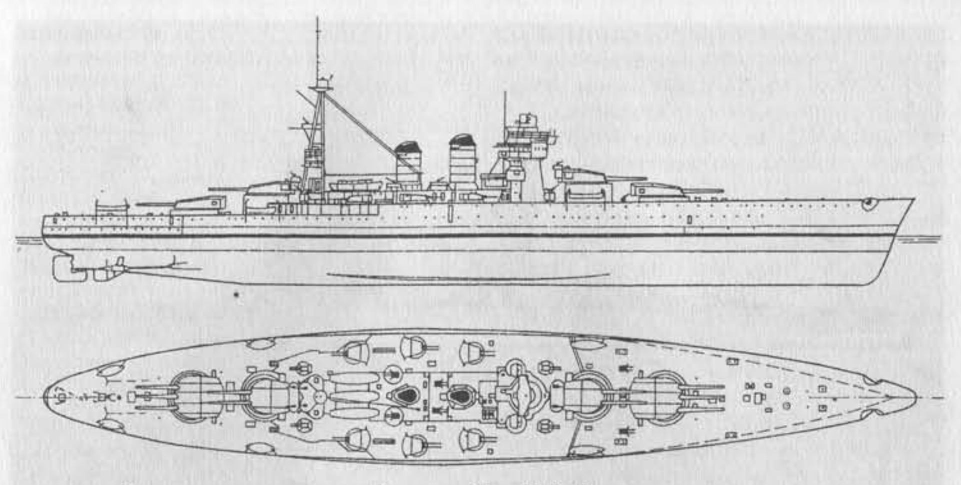


Схема наружного вида линейного корабля «Giulio Cesare» после модернизации

cerque», а через два года — однотипный «Strasbourg». Кроме того, шла подготовка к постройке мощных линейных кораблей типа «Richelieu». Итальянский флот располагал к этому времени лишь четырьмя линкорами (самый старый, «Dante Alighieri», был сдан на слом в 1931 году). Поэтому уже в 1934 году началось строительство новых линкоров «Littorio» и «Vittorio Veneto» с 380-мм артиллерией ГК, а в 1937 году — однотипных с ними «Roma» и «Impero».

Тогда же, в 1934 году, началась последовательная модернизация старых линкоров, которые должны были стать противовесом кораблям типа «Duncerque»: сначала числившихся в резерве «Giulio Cesare» и «Conte di Cavour», а затем — находившихся в строю «Andrea Doria» и «Caio Duilio».

Модернизацию проходили в те годы линейные корабли большинства морских держав, однако у итальянских кораблей она оказалась наиболее серьезной. По существу у них сохранили неизменным лишь корпус с бортовой броней и конструкции подкреплений под четыре концевые башни ГК. Пятую башню, располагавшуюся на шкафуте, убрали, четыре малооборотные турбины Парсонса общей мощностью 32 000 л.с. и 24 малопроизводительных котла заменили двумя главными турбозубчатыми агрегатами фирмы «Беллуццо» общей мощностью 97 500 л.с., пар для которых давали 8 новых трехколлекторных котлов «Ярроу» с давлением пара 22 атмосферы.

Носовую часть корабля удлинили на 12 м, придав носовым ветвям ватерлиний V-образную форму и создав в подводной части носовой бульб. При этом относительное удлинение возросло с 6,23 до 6,51. Совокупность этих мероприятий привела к увеличению наибольшей скорости линкора с 22,5 до 27,8 уз.

Следует заметить, что переделка носовой оконечности линкора была осуществлена без разборки старого корпуса, на который как бы «надели» более легкую наделку. Полубак, имевший вид узкой надстройки вдоль диаметральной плоскости от старого форштевня до броневого каземата, распространили на всю ширину корабля с плавным притыканием к бортам каземата.

Одной из наиболее крупных модернизационных работ стало создание мощной бортовой противоминной конструктивной защиты (ПКЗ) системы Пульезе на всей длине броневой цитадели от 50 до 172 шпангоута; при этом система вписывалась в обводы старого корпуса. Имелась и днищевая ПКЗ, состоявшая из второго и третьего днищ и размещавшаяся в тех же пределах, что и бортовая. Существенно было усилено и горизонтальное бронирование: общая толщина палуб в средней части по длине корабля возросла с 98 до 137—173 мм.



Линейный корабль «Giulio Cesare» после модернизации. 1941 год

Высокая прочность орудийных стволов позволила заменить их внутренние лейнеры на более крупный калибр — 320 мм. При этом, несмотря на сокращение числа орудий с 13 до 10, масса залпа артиллерии ГК уменьшилась лишь на 10% и на 15% превосходила этот показатель у нового французского линейного крейсера «Duncerque». Дальность стрельбы возросла с 134 до 171 кб.

Полностью была заменена противоминная и зенитная артиллерия линкора. Вместо 18 располагавшихся в казематах 120-мм орудий было установлено 12 новых скорострельных и дальнобойных орудий того же калибра, размещенных в шести двухорудийных башнях на палубе полубака. 13 зенитных орудий калибра 76 мм заменили на восемь 100-мм в четырех двухорудийных установках, 8 спаренных 37-мм зенитных автоматов и 8 спаренных 13,2-мм пулеметов (после начала второй мировой войны заменены на такое же количество 20-мм зенитных автоматов).

Для размещения командных и командно-дальномерных пунктов была сооружена башенноподобная фок-мачта. Наружная труба диаметром около 7 м имела толщину броневых стенок 42 мм, а труба электрокабелей диаметром 1 м — толщину брони 180 мм.

В итоге этой радикальной модернизации итальянский флот получил линкоры, отвечавшие в целом уровню военно-морской техники середины 30-х годов. Усиление артиллерийского вооружения, бронирования и ПКЗ существенно увеличили их ударную мощь и защиту от воздействия оружия противника. Все же эти корабли не обладали достаточными возможностями для борьбы с новыми линейными кораблями главных морских держав. Вместе с тем возросшая скорость позволяла им успешно действовать в составе соединений крейсеров и эсминцев, существенно повышая их боевую устойчивость.

Модернизация «Giulio Cesare» прошла с 1936 по декабрь 1937 года. Водоизмещение корабля возросло на 3000 т, а осадка увеличилась почти на 1,5 м; при этом главный броневой пояс практически при всех эксплуатационных случаях нагрузки оказался ниже ватерлинии. Кромка броневой (первой надводной) палубы при полном водоизмещении входила в воду уже при крене 4,5°. Перегрузка оказала существенное отрицательное влияние на обеспечение живучести линкора, что проявилось при катастрофе 29 октября 1955 года.

Основные тактико-технические элементы линейного корабля «Giulio Cesare» выглядели после модернизации следующим образом:

Водоизмещение, т:	
нормальное	28 800
полное	29 032
Главные размерения, м:	
длина	186,38
ширина	28,00
осадка	10,39
Скорость полного хода на испытаниях, уз	28,08
Мощность ГЭУ на испытаниях, л.с.	93 433
Дальность плавания, мили/при скорости, уз	3100/20
Вооружение: количество установок х количество стволов:	
320-мм орудий	2 x 3 + 2 x 2
120-мм орудий	6 x 2
100-мм орудий	4 x 2
37-мм зенитных автоматов	6 x 2
20-мм зенитных автоматов	6 x 2
Бронирование, мм:	
пояс по ватерлинии	до 250
верхний пояс	220
третий пояс	150
четвертый пояс	120
320-мм башни	до 240
120-мм башни	120
боевая рубка	260
палубы (суммарно)	167
Экипаж, чел	1236

За всю вторую мировую войну линейный корабль «Giulio Cesare» имел лишь одно боевое соприкосновение с кораблями противника. Это произошло 9 июля 1940 года у мыса Пунто Стила. Итальянская эскадра в составе линейных кораблей «Giulio Cesare» (флаг контр-адмирала И.Кампиони), «Conte di Cavour», шести тяжелых, восьми легких крейсеров и 32 эсминцев на пути из ливийского порта Бенгази в Таранто встретилась с шедшим на перехват английским соединением в составе линейных кораблей «Warspite», «Royal Sovereign», «Malaya», авианосца «Eagle», шести легких крейсеров и 15 эскадренных миноносцев.

Одним из первых залпов «Warspite» с дистанции около 140 кб 381-мм снарядом поразил «Giulio Cesare» в дымовую трубу, причем снаряд пробил две палубы и переборку, вызвав пожар зарядов в перегрузочном отделении одной из башен противоминного калибра. Потери экипажа убитыми и ранеными составили 115 человек. После этого итальянские крейсеры поставили вокруг его флагмана дымовую завесу и эскадра начала поспешный отход. Ремонт «Giulio Cesare» занял около полутора месяцев.

После налета английских торпедоносцев «Swordfich» с авианосца «Illustrious» на Таранто и потопления ими линейного корабля «Conte di Cavour», «Giulio Cesare» 12 ноября 1940 года ушел в Неаполь. Там в ночь на 9 января 1941 года он получил повреждения от близких разрывов трех авиабомб во время налета английских самолетов с Мальты и греческих баз и после этого ушел в Специю на ремонт, продолжавшийся месяц.

Последний боевой выход линкор «Giulio Cesare» совершил в составе дальнего прикрытия конвоя в Северную Африку. После этого линкор вывели из активного ядра флота, и с половиной штатного экипажа он отстаивался в Таранто, а с января 1943 года — в Пуле.

После заключения перемирия «Giulio Cesare» 12 сентября 1943 года направился для интернирования на Мальту. На последнем отрезке пути его сопровождал бывший противник — британский линейный корабль «Warspite».

Под советским флагом

В конце 1943 года на Тегеранской конференции глав государств антигитлеровской коалиции по настоянию И.В.Сталина было принято решение о передаче части боеспособных кораблей итальянского флота Советскому Союзу, США и Великобритании. Предусматривалось разделить эти корабли на три примерно равные по суммарному водоизмещению и качественному составу группы. Однако, ссылаясь на свои особые взаимоотношения с правительством Италии, США и Великобритания в августе 1944 года временно передали Советскому Союзу, взамен итальянских кораблей, устаревшие английский линкор «Royal Sovereign», американский крейсер «Milwaukee», девять эсминцев американской постройки времен первой мировой войны и четыре английские подводные лодки.

Вопрос о передаче итальянских кораблей был решен только в процессе подготовки мирного договора с Италией. 10 января 1947

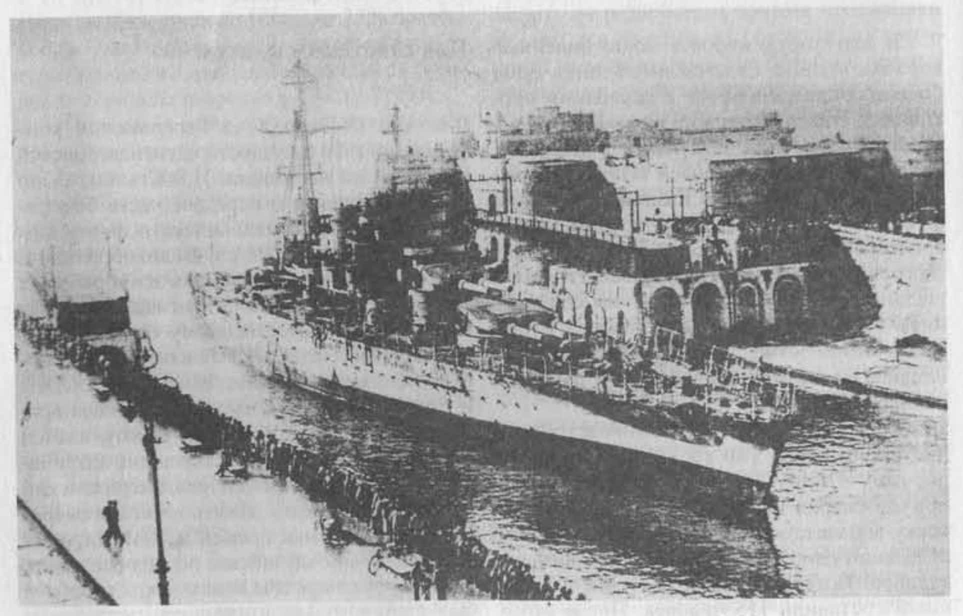
года в Совете министров иностранных дел союзных держав было достигнуто соглашение о распределении передаваемых итальянских кораблей между СССР, США, Великобританией и другими странами, пострадавшими от агрессии Италии. Так, в частности, Франции были выделены три крейсера, четыре эсминца и две подводные лодки, а Греции — один крейсер.

К моменту капитуляции Италии в 1943 году в составе ее военно-морского флота находилось шесть линейных кораблей: три новых — «Italia» (бывший «Littorio»), «Vittorio Veneto», «Roma» и три модернизированных старых — «Giulio Cesare», «Andrea Doria», «Caio Duilio». Последние два оставляли Италии, в составе флота которой они находились до конца 1956 года. Линейный корабль «Roma» был потоплен 9 сентября 1943 года немецкой авиацией при переходе для интернирования на Мальту. Линейные корабли «Italia», «Vittorio Veneto» и «Giulio Cesare» вошли в состав групп «А», «В» и «С», предназначенных для трех великих держав.

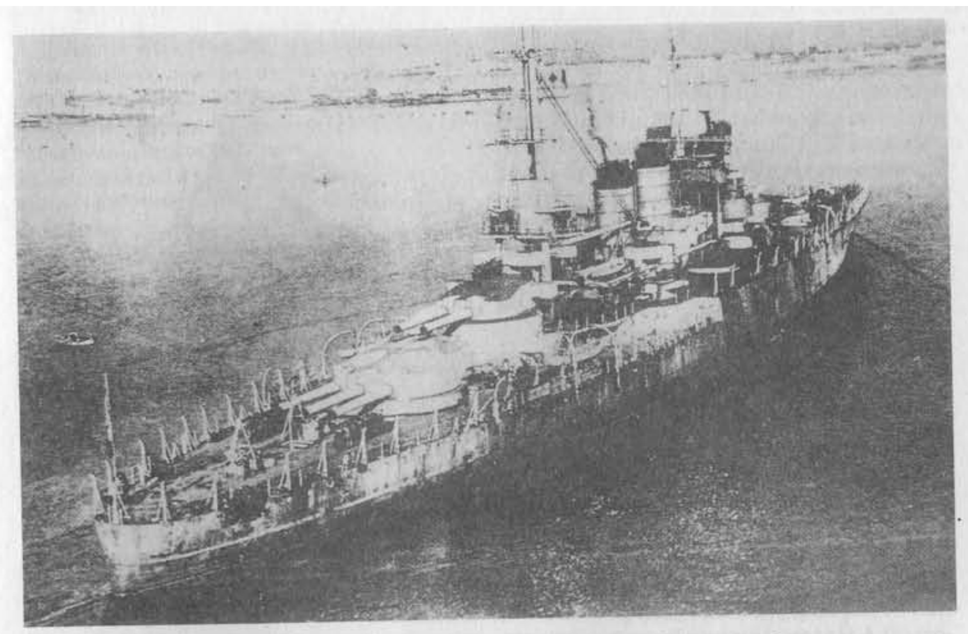
Советский Союз претендовал на группу, в которую входил линейный корабль «Vittorio Veneto», однако союзники на это не согласились и по жребию наша страна получила группу «С». США и Великобритания достигли своей цели — не допустить появления во флоте своего потенциального противника нового мощного корабля.

Тем не менее, для советского флота получение даже такого корабля было тогда весьма своевременным. Дело в том, что первая послевоенная кораблестроительная программа предусматривала пополнение советского ВМФ крупными артиллерийскими кораблями: тяжелыми крейсерами проекта 82 и легкими крейсерами проектов 68К и 68бис, а позднее — линейными кораблями и крейсерами новых проектов. В этих условиях особую остроту приобрела проблема подготовки экипажей для строившихся больших кораблей, в особенности тяжелых крейсеров и линкоров. Как писал Н.Г.Кузнецов, бывший в то время министром ВМФ, «построить новые корабли легче, чем подготовить для них матросов и офицеров».

Со сложностью подготовки экипажей для тяжелых кораблей пришлось столкнуться уже в годы войны при освоении полученного в



«Giulio Cesare» в бассейне Мар Пикколо. Таранто, ноябрь 1948 года



«Giulio Cesare» — «Новороссийск» во время передачи Советскому Союзу

Англии линкора «Royal Sovereign» («Архангельск»). Только высокая профессиональная выучка моряков, набранных в экипаж «Архангельска» с линкоров (в основном, с «Марата»), позволила успешно справиться с этой задачей.

В строю же из тяжелых кораблей оставались, не считая возвращаемого «Архангельска», лишь два старых линкора: «Севастополь» и «Октябрьская революция».

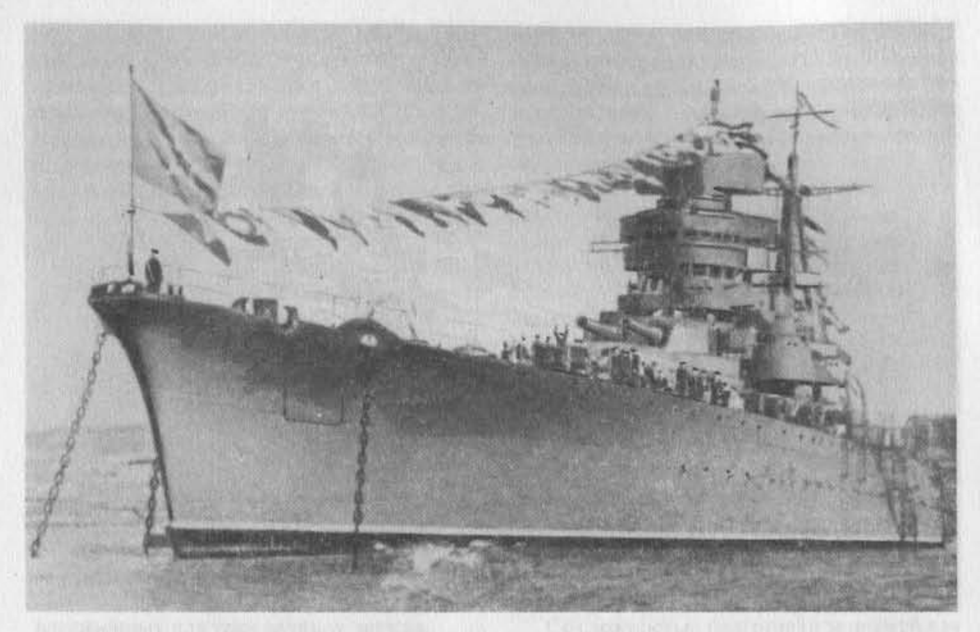
В этих условиях использование для подготовки многочисленных экипажей для новых советских крупных боевых кораблей итальянского линкора «Giulio Cesare» являлось весьма рациональным.

Вопрос о том, усиливал ли итальянский корабль боевой состав ВМФ СССР, вызывает различные суждения. Тем не менее, линейный корабль «Новороссийск» (такое имя получил «Giulio Cesare» 5 марта 1949 года) вплоть до своей гибели оставался сильнейшим кораблем отечественного флота.

Корабль был передан итальянцами советским морякам в конце февраля 1949 года в крайне запущенном состоянии, что, учитывая характер его предыдущей эксплуатации, было вполне естественно. В течение пяти лет, с 1943 по 1948 год линкор, в числе других кораблей итальянского флота, стоял, не будучи законсервированным, с минимальной командой и без надлежащего технического обслуживания, ржавея и обрастая ракушками, в Таранто. Правда, непосредственно перед передачей Советскому Союзу он прошел небольшой ремонт в Палермо (по некоторым сведениям в Аугусте), касавшийся, в основном, электромеханической части.

По свидетельству командира дивизиона живучести С.Г.Бабенко и командира трюмной группы Ю.Г.Лепехова, принятый корабль был настолько запущен, что потребовалось более трех месяцев для приведения его мало-мальски в порядок. В относительно удовлетворительном состоянии находилась основная часть вооружения, главная энергетическая установка и основные корпусные конструкции — обшивка, набор, главные поперечные переборки ниже броневой палубы. Выше нее состояние переборок, дверей и люков (особенно их уплотнений) было неудовлетворительным.

В очень плохом состоянии находились



«Новороссийск» во время военно-морского парада в Севастополе

общекорабельные системы — трубопроводы, арматура, обслуживающие механизмы требовали серьезного ремонта или замены. В нерабочем состоянии были допотопные аварийные дизель-генераторы. Эксплуатационная техническая документация по БЧ-5 практически отсутствовала: имелись лишь отдельные разрозненные итальянские описания и чертежи, пользоваться которыми было весьма затруднительно — итальянским языком на корабле никто не владел (присланные примерно через месяц после приемки корабля два лейтенанта — выпускника института иностранных языков — ощутимой пользы принести не смогли, поскольку совершенно не владели морской и технической терминологией). Отсутствовала и документация по непотопляемости; единственными, пожалуй, практическими пособиями в этой части были кривые элементов теоретического чертежа и элементарная схема водонепроницаемых отсеков, висевшая в посту энергетики и живучести (ПЭЖ) и не содержавшая никаких данных, кроме номеров отсеков и их объемов.

Ю.Г.Лепехов вспоминает: «Само оборудование ПЭЖ по своей скудости соответствовало скорее тральщику, чем линкору — несколько примитивных схем, десяток манометров, кренометр и совершенно убогая телефония, позволявшая управлять ГЭУ, но совершенно не обеспечивавшая управления борьбой за живучесть корабля, — вот и все. Да и вся внутрикорабельная связь была на допотопном уровне — ни автоматической телефонной станции, ни громкоговорящей связи. Радиолокационных средств на корабле не было вообще, крайне скудный парк средств радиосвязи, полностью отсутствовала зенитная артиллерия малого калибра».

Условия жизни экипажа никак не соответствовали ни климатическим особенностям Черноморского региона, ни организации службы советского флота. Штатное камбузное оборудование обеспечивало лишь обслуживание кают-компании офицерского состава, а на командном камбузе имелись лишь котлы для варки макарон (к тому же неисправные), так как при стоянке в базе экипажи итальянских кораблей жили в береговых казармах, а на корабле их рацион состоял только из макарон, сухого вина и оливкового масла.

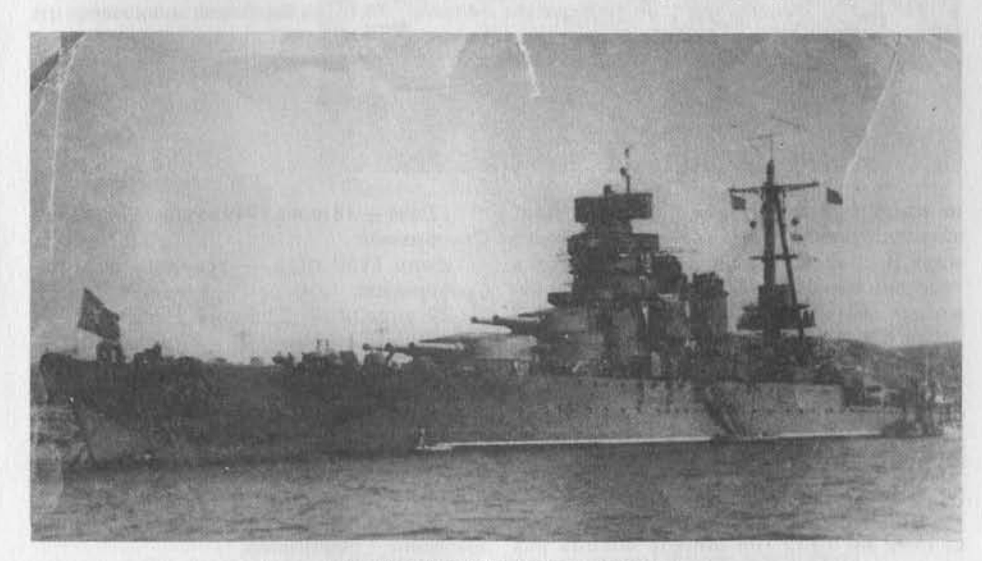
Первое время (до оборудования нормального камбуза) питание наших моряков обеспечивалось несколькими армейскими походными кухнями, почти круглосуточно дымившими на палубе.

В холодное время, в особенности при минусовых температурах наружного воздуха, в кубриках под палубой полубака, не имевшей изоляции, личный состав находился под сплошным конденсатным «дождем» от обильного отпотевания. Для отдыха служили двух- и трехъярусные койки, размещенные буквально «впритык» друг к другу в проходных кубриках.

В связи с бытовыми трудностями первоочередными ремонтно-восстановительными работами на линкоре явились оборудование камбуза для команды, изоляция экспанзитом жилых и служебных помещений под палубой полубака, а также переоборудование части санузлов, умывальников и душевых.

В середине мая 1949 года линкор поставили в Северный док. При этом специалисты были поражены как изяществом обводов подводной части, так и характером ее обрастания. Интенсивно оброс ракушкой лишь район переменной ватерлинии, а остальная часть, покрытая пастой неустановленного состава, почти не обросла. Но в неудовлетворительном состоянии оказалась забортная арматура. Более того, как писал последний командир БЧ-5 линкора И.И.Резников, при очередном ремонте обнаружилось, что почти полностью заросли ракушкой трубопроводы пожарной системы, пропускная способность которых уменьшилась в несколько раз.

Из воспоминаний Ю.Г.Лепехова: «В таких условиях командованием флота была поставлена задача в трехмесячный срок привести корабль в порядок, создать и отработать на совершенно незнакомом иностранном корабле (линкоре!) боевую и повседневную организацию, сдать курсовые задачи К-1 и К-2 и выйти в море. О возможности выполнения предписанного в установленный срок могут судить только те, кому довелось служить на больших кораблях в период их постройки и сдачи. Вместе с тем политическая обстановка требовала продемонстрировать способность советских моряков быстро освоить полученные итальянские корабли. В итоге, после очередной штабной проверки командующий эскадрой контр-адмирал В.А.Пархоменко, убедившись в невыполнимости поставленной задачи, устроил офицерскому составу линкора грандиозный "разнос", объявил кораблю "оргпериод" и вслед за тем через пару недель, так и не приняв у корабля фактически



Линейный корабль «Новороссийск»



Носовая палуба и башни главного калибра линкора «Новороссийск». Севастополь, 1954 год

ни одной курсовой задачи, в первых числах августа буквально «вытолкнул» линкор в море. В составе эскадры мы подошли к турецким берегам, дождались появления самолета НАТО, убедившегося, что «Новороссийск» плавает, и вернулись в Севастополь. Так и началась служба в составе Черноморского флота корабля, непригодного, по сути дела, к нормальной эксплуатации».

В последующие шесть лет на корабле постепенно был выполнен значительный объем работ по ремонту, частичной замене и модернизации боевых и технических средств. С 1949 по 1955 год линкор восемь раз находился в заводском ремонте:

12 мая — 18 июня 1949 года — докование, Севморзавод;

июль 1950 года — текущий ремонт, Севморзавод;

29 апреля — 22 июня 1951 года — докование, Севморзавод;

октябрь 1951 года — текущий ремонт, Севморзавод;

июнь 1952 года — отдельные работы, СРЗ № 13;

ноябрь 1954 года — текущий ремонт, Севморзавод;

13 февраля — 29 марта 1955 года — докование, Севморзавод.

В ходе ремонтных и модернизационных

работ была осуществлена установка малокалиберной зенитной артиллерии: шести спаренных 37-мм установок В-11 и шести одноствольных 37-мм 70К, модернизация приборов управления стрельбой ГК, установка радиолокационных станций, средств радиосвязи и внутрикорабельной связи, замена аварийных дизель-генераторов, частичный ремонт главных и вспомогательных механизмов. Тем не менее ряд недостатков так и не был устранен вплоть до гибели корабля в октябре 1955 года.

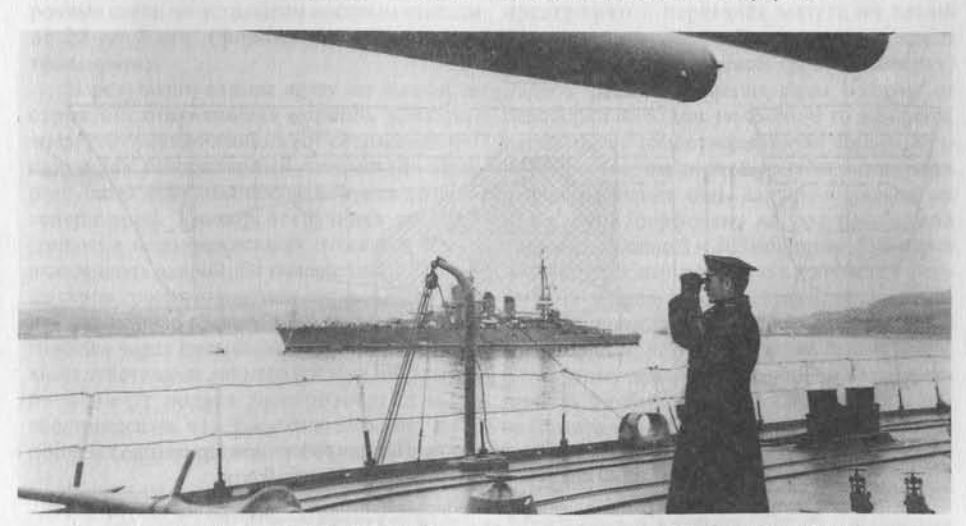
Модернизационные работы вызвали небольшую дополнительную перегрузку корабля (примерно на 130 т) и уменьшение остойчивости (поперечной метацентрической высоты на 0,03 м).

Описанное состояние «Новороссийска» наглядно свидетельствовало о том, что для нормальной его эксплуатации в составе военно-морского флота как реальной боевой единицы было совершенно необходимо дополнительно выполнить на нем значительный объем модернизационных и ремонтных работ, после чего корабль вполне мог бы находиться в строю еще 10—15 лет (во время обследования корабля в 1955 году, незадолго до его гибели, износ корпуса был оценен не превышающим 15%, в то время как его «ровесник», линейный корабль «Севастополь», тогда же признали непригодным к дальнейшей службе).

Однако сделано этого не было. Одной из причин, возможно и главной, была потребность больших затрат и производственных мощностей, что неизбежно сказалось бы на темпах и объемах выполнения судостроительной программы. Поэтому сама постановка вопроса о существенной модернизации и крупном ремонте «Новороссийска» в период его нахождения в составе Черноморского флота вряд ли была реальной.

Возможно было и другое решение — использовать линкор в качестве стационарной учебно-тренировочной базы ВМФ. Но вопросы престижа («корабль взяли, а плавать на нем не могут») не позволили пойти на такой шаг.

В результате случилось то, что и должно было случиться — линкор находился в строю, не отвечая по многим показателям технического состояния требованиям, предъявляемым к боевому кораблю ВМФ. На это было вынуждено так или иначе закрыть глаза немало должностных лиц, отвечавших за его эксплуатацию. Официальная и вполне объективная оценка состояния линейного корабля «Новороссийск» была сделана лишь в выводах правительственной комиссии уже после его гибели: «Корабль, находясь в строю, подвергался постоянной угрозе».



Линейный корабль «Новороссийск» — флагман эскадры Черноморского флота

Гибель линкора «Новороссийск»

В октябре 1955 года на линкоре «Новороссийск», незадолго до того вышедшем из заводского ремонта, проводились отработка организации службы и боевая подготовка личного состава с эпизодическими выходами в море. Таким был и выход 28 октября 1955 года в район мыса Феолент, продолжавшийся около девяти часов.

К вечеру того же дня линкор вернулся с моря и стал в Севастопольской бухте против военно-морского госпиталя (глубина в районе стоянки 17—18 м). Развернувшись лагом к берегу, носом в сторону моря, корабль отдал левый якорь и ошвартовался с носа и кормы за рейдовые бочки. Швартовка закончилась около 19 ч 30 мин, после чего значительная часть офицеров и старшин-сверхсрочников сошла на берег до следующего утра. Команда мирно отошла ко сну (всего в это время на корабле было около 1600 человек).

В 1 ч 31 мин всех разбудил мощный толчок, встряхнувший весь линкор, вызванный взрывом в его носовой части. С соседних крейсеров было замечено, что взрыв сопровождался световой вспышкой и выбросом черного дыма (вспыхнул бензин на командирском катере, а за дым приняли выброс донного ила). В первый момент на самом линкоре о характере происшествия знали лишь моряки, оказавшиеся непосредственно в районе взрыва. Те из них, кто остался жив, будучи выброшенными с коек, с трудом выбирались из разрушенных, залитых илом и задымленных кубриков на верхнюю палубу.

Что касается руководящих лиц дежурно-вахтенной службы, то у них вначале никакой ясности не было. Находившийся в своей каюте (в корме) дежурный по кораблю старший штурман (командир БЧ-1) капитан 3 ранга М.Р.Никитенко, почувствовав удар и встряску корабля, предположил, что с линкором столкнулся возвращавшийся с моря эсминец, о предстоящем приходе которого он был предупрежден. Затем в штаб флота было доложено о взрыве на корабле бензохранилища (основанием послужила сопровождавшая взрыв световая вспышка). Чуть позже, пока не были осмотрены носовые погреба главного калибра, предполагался взрыв боезапаса в них.

Что же произошло в действительности?

В носовой части корабля под днищем на расстоянии 35—40 м от форштевня, несколько правее диаметральной плоскости (ДП) произошел мощный подводный взрыв, приведший к разрушению всех горизонтальных перекрытий на высоте 16,9 м от днища до

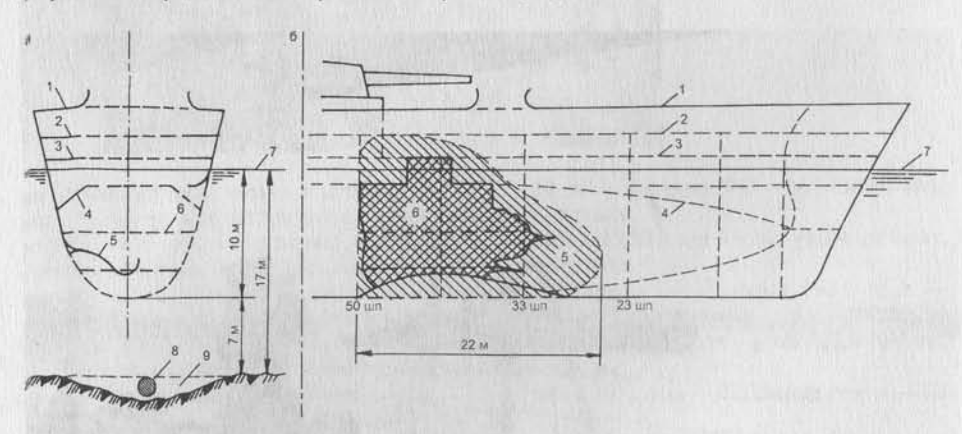


Схема повреждений, полученных линкором «Новороссийск» при взрыве:
а — сечение по 40 шп. (см. в нос); б — вид с правого борта.

1 — палуба полубака; 2 — верхняя палуба; 3 — броневая палуба; 4 — карапасная палуба; 5 — вмятина; 6 — пробоина; 7 — ватерлиния перед взрывом; 8 — место взрыва; 9 — котлован от взрыва

палубы полубака включительно (суммарной толщиной 136 мм). На полубаке перед первой башней главного калибра зияла пробоина размерами 4 х 14 м с поднятыми на 2—3 м рваными краями. Через нее была выброшена большая масса донного ила. Как было установлено в дальнейшем при водолазном обследовании и уточнено после подъема корабля, в результате взрыва в обшивке правого борта образовалась пробоина площадью примерно 150 м^2, за пределами которой корпус имел вмятины и трещины. С левого борта вмятина имела стрелку прогиба около 2—3 м, а киль — до 1,5—2 м. По длине повреждение простиралось от 25 до 50 шп., будучи локализованным с кормы расположенной на этом шпангоуте носовой траверзной переборкой. Сама она имела небольшую пробоину и трещины правого борта в самой нижней части. Общая площадь поврежденной наружной обшивки достигла 300 м^2.

Сразу после взрыва были затоплены практически все носовые отсеки корабля от 23 до 50 шп., а вскоре, через повреждения траверзной переборки — подбашенные отделения и артиллерийские погреба 1-й башни главного калибра до 67 шп. Приняв около 3500 м^3 воды, корабль получил дифферент на нос, нараставший вследствие распространения воды через палубные люки и переборочные двери по остальным носовым отсекам от 23 до 7 шп. (форпик оставался незатопленным).

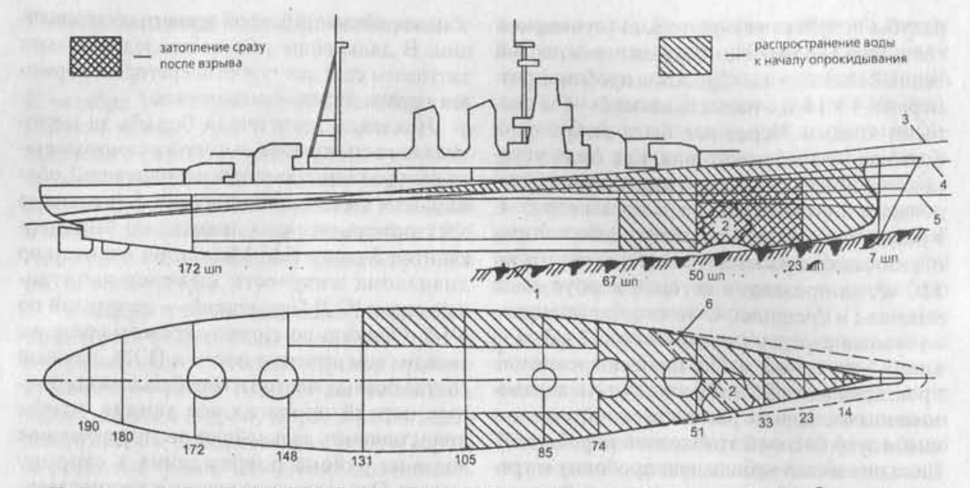
В результате взрыва сразу же вышла из строя обеспечивавшая корабль электроэнергией электростанция (от сотрясения отключился генераторный автомат) и была разрушена дежурная носовая группа дизель-генераторов. Линкор погрузился во тьму (только в неповрежденных отсеках в корме включилось аварийное освещение). Вышла из строя громкоговорящая связь. Объявленную аварийную тревогу пришлось передавать голосом через посыльных. Быстрыми и четкими действиями личного состава БЧ-5 через 6—8 минут подача электроэнергии была восстановлена, что позволило дать свет в неповрежденные отсеки и объявить сигнал общекорабельной боевой тревоги по трансляции. В дальнейшем были последовательно запущены еще два турбогенератора и кормовая группа дизель-генераторов.

Началась энергичная борьба за непотопляемость корабля, которой с самого начала руководили временно исполнявший обязанности (врио) командира БЧ-5 (командир электротехнического дивизиона) инженер-капитан 3 ранга Е.М.Матусевич и командир дивизиона живучести инженер-капитан-лейтенант Ю.Д.Городецкий — дежурный по БЧ-5. Оба они по сигналу тревоги сразу же заняли свои штатные посты в ПЭЖ. Личный состав боевых постов и корабельных аварийных партий прилагал все усилия, чтобы приостановить дальнейшее распространение воды из района повреждения в сторону миделя. Одновременно принимались экстренные меры по спасению и эвакуации на берег раненых из района повреждений. Этим непосредственно занимался помощник командира корабля капитан 2 ранга З.Г.Сербулов*.

В дальнейшем вскоре после взрыва наряду с нарастанием дифферента на нос у корабля появился небольшой крен на правый борт (до 2—3°), вызванный тем, что ряд мелких отсеков с левого борта некоторое время оставался незатопленным. Спустя 20—30 минут корабль выпрямился, отчасти благодаря предпринятой перекачке мазута на левый борт, и в дальнейшем более получаса крена не имел. Ниже броневой (третьей сверху) палубы распространения воды в корму от переборки на 67 шп. не было. В то же время, несмотря на самоотверженную борьбу личного состава, выше этой палубы остановить распространение воды дальше к миделю не удавалось. Дифферент на нос продолжал нарастать. Около 2 ч 20 мин, примерно через 50 мин после взрыва, палуба полубака у форштевня вошла в воду. Изменившаяся несимметричность затопления вновь вызвала крен корабля, но теперь уже на левый борт.

К этому времени (около 2 ч 10 мин) на корабль прибыли командующий флотом вице-адмирал В.А.Пархоменко, член Военного совета вице-адмирал Н.М.Кулаков, началь-

*Согласно Корабельному уставу это входило в его функции, но, будучи оставленным за командира, он должен был осуществлять общее руководство борьбой за живучесть линкора.



Изменение посадки линкора в процессе развития аварии: а — продольное сечение; б — план по броневой палубе.

1 — поверхность грунта; 2 — пробоина; 3 — ватерлиния перед опрокидыванием; 4 — ватерлиния сразу после взрыва; 5 — ватерлиния перед взрывом; 6 — след ватерлинии на палубе полубака перед опрокидыванием

ник штаба флота вице-адмирал С.Е.Чурсин и начальник штаба эскадры контр-адмирал Н.И.Никольский, исполнявший обязанности находившегося в отпуске командующего. Хотя сигнала большого сбора по базе не было, часть сошедших на берег офицеров сумели вызвать, и они успели вернуться на корабль до его гибели. В частности, прибыл с берега заместитель командира корабля по политической части капитан 2 ранга Г.М.Шестак, а позднее (около 3 ч 30 мин) — старший помощник командира капитан 2 ранга Г.А.Хуршудов. Активного участия в руководстве борьбой за непотопляемость они не приняли, выполняя лишь отдельные поручения командования.

В отличие от них непосредственно включились в руководство этой борьбой прибывшие на корабль флагманский механик дивизии крейсеров ЧФ инженер-капитан 2 ранга С.Г.Бабенко (служивший в 1949 году на «Новороссийске»), а также начальник Технического управления флота (ТУ ЧФ) инженер-капитан 1 ранга В.М.Иванов вместе со старшим офицером ТУ ЧФ инженер-капитаном 2 ранга Д.И.Мамонтовым. Хотя В.М.Иванов ранее не служил на этом корабле и в деталях его устройства не знал, но как опытный специалист и настоящий морской офицер счел своим не только служебным, но и моральным долгом помочь молодым офицерам БЧ-5 «Новороссийск» в ПЭЖ.

Для оказания помощи экипажу линкора в борьбе за живучесть вскоре после взрыва прибыли аварийные группы с крейсеров «Михаил Кутузов», «Куйбышев», «Фрунзе», «Молотов» и «Керчь» во главе с офицерами БЧ-5 своих кораблей.

По мере готовности в районе аварии сосредотачивались силы и средства флота (АСС ЧФ) во главе с начальником капитаном 1 ранга А.И.Кулагиным.

Хотя в течение почти всего периода развития аварии командование не сознавало в должной мере опасности состояния корабля, тем не менее уже через полчаса после взрыва были предприняты попытки отбуксировать поврежденный линкор кормой на береговую отмель (такую команду подал ровно в 2 ч начальник оперативного отдела штаба флота капитан 1 ранга П.И.Овчаров). Попытки буксировки, временно прерванные с прибытием на корабль командующего флотом, продолжались потом почти до самой гибели

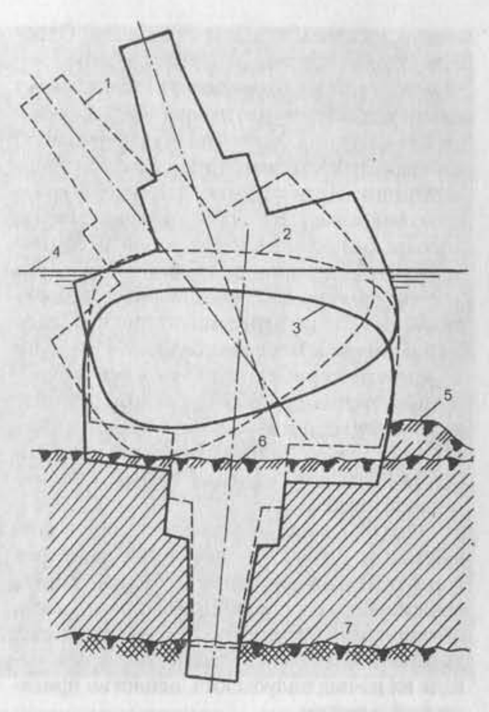
линкора, но к существенному успеху не привели вследствие нераспорядительности, технической безграмотности и нерешительности. Корабль удалось лишь развернуть к берегу кормой, которая ближе чем на 130 м к Госпитальной стенке не подошла. Глубина под кормой оставалась около 16 м, тогда как ее осадка по мере роста дифферента уменьшилась с 10 до 6 м.

Пока продолжались эти бесплодные попытки, вода все дальше распространялась по броневой палубе линкора, несмотря на все усилия личного состава, вынужденного последовательно оставлять линии обороны на рубежах 50, 74, 85 шп. Дифферент на нос продолжал нарастать. Увеличение осадки вело к росту напора воды на переборки, нарушая их прочность и непроницаемость. К 3 ч 30 мин вода на палубе полубака достигла первой башни главного калибра, а на броневой палубе по левому борту распространилась даже в корму от миделя.

Большой дифферент, затопление высоко расположенных отсеков с огромными свободными поверхностями воды в них при одновременном отсутствии воды в большинстве помещений ниже броневой палубы привели к потере кораблем начальной поперечной остойчивости и нарастанию крена*. Командование БЧ-5 принимало меры по его одержанию путем обратной перекачки мазута с левого борта на правый и контрзатоплением штатных креновых отсеков, а также по уменьшению дифферента перекачкой топлива из носовых цистерн в кормовые. Однако заметного эффекта это не дало.

Когда крен достиг 18—20°, корабль стремительно повалился на левый борт и опрокинулся вверх килем. Над водой оставалась кормовая часть днища длиной около 110 м, возвышавшаяся на 2—3 м. Это произошло 29 октября в 4 ч 15 мин, через 2 ч 44 мин после взрыва.

В дальнейшем корабль продолжал погружаться и вечером 29 октября, через 18 часов после опрокидывания полностью скрылся под водой. Спустя несколько суток положение линкора стабилизировалось: крен — 174°



Положение линкора в процессе опрокидывания (миделевое сечение, вид в нос).
1 — в начале опрокидывания; 2 — сразу после опрокидывания; 3 — после окончания просадки в грунт; 4 — уровень моря; 5 — грунт, поднятый при опрокидывании; 6 — исходная поверхность грунта; 7 — уровень плотного грунта

(наклон днища 6° на правый борт), небольшой дифферент на корму, глубина над килем 2—2,5 м.

Казалось бы, что при ширине корабля 28 м, большой высоте борта (16 м в районе миделя) и наличии прочных надпалубных конструкций (закрепленных от вываливания при крене башен главного калибра, бронированной фок-мачты) полное опрокидывание на глубине 16—18 м невозможно. Предполагали, что в крайнем случае корабль может, разве что, лечь на борт. Действительно, уже при крене около 40° скула в районе

*В некоторой степени нарастание крена было обусловлено также тягой буксиров с левого борта.

миделя касалась поверхности грунта. Однако в районе гибели линкора до глубины 35—38 м от поверхности моря грунт представлял собой постепенно уплотнявшийся с глубиной ил, не оказавший сопротивления прорезанию его надпалубными конструкциями при опрокидывании. Наличие слоя ила толщиной 15—20 м, накрывавшего более плотные донные породы, было установлено еще в 1916 году при опрокидывании линкора «Императрица Мария», но офицеры, находившиеся на борту линкора, этими данными не располагали (вернее — не интересовались).

Гибель корабля привела к многочисленным жертвам — 608 человек, большинство из которых погибло в результате опрокидывания. Около 1000 человек были подобраны из воды или доплыли сами до Госпитальной стенки.

Много живых моряков осталось в воздушных подушках отсеков опрокинувшегося корабля. Из них удалось спасти лишь девять человек. Через прорезанное в кормовой части днища отверстие вышли семь человек, еще двух моряков удалось спасти водолазам, выведя их из-под палубы юта, неплотно прилегавшей к грунту.

До конца выполнили свой долг офицеры БЧ-5 линкора. Все пять из находившихся на корабле ее офицеров-инженеров (Е.М.Матусевич, Ю.Д.Городецкий, В.Е.Писарев, Р.С.Мартынов, А.Е.Михайлюк) погибли на своих постах внутри корабля при его опрокидывании. Погиб также начальник ТУ ЧФ инженер-капитан 1 ранга В.М.Иванов, оставшийся в ПЭЖ.

Анализ обстоятельств аварии и гибели линкора

При рассмотрении обстоятельств гибели линейного корабля «Новороссийск» главными являются два вопроса: первый — причина аварии; второй — факторы, приведшие к перерастанию аварии в трагическую катастрофу.

Исследование их представляет не только чисто исторический интерес, но и огромное практическое значение для совершенствования организации и техники ВМФ. Поэтому по указанным направлениям и проходила в основном деятельность правительственной комиссии во главе с В.А.Малышевым, прилетевшей в Севастополь через 10 часов после гибели линкора и тотчас же приступившей к работе. Для детального анализа технических аспектов были созданы две экспертные комиссии: по взрыву и по живучести (непотопляемости) корабля, в состав которых входили крупнейшие специалисты и ученые.

Причиной аварии занималась экспертная комиссия по взрыву, которую возглавлял директор головного научно-исследовательского института Министерства судостроительной промышленности (ныне ЦНИИ имени академика А.Н.Крылова) инженер-контр-адмирал В.И.Першин, — специалист в области прочности корабля. Крупнейшими специалистами непосредственно в области подводного взрыва были члены комиссии доктора технических наук инженер-капитаны 2 ранга Г.С.Мигиренко и Ю.С.Яковлев (оба впоследствии заслуженные деятели науки и техники РСФСР). Авторитет этих ученых для всех инженеров-кораблестроителей непререкаем.

Экспертная комиссия пришла к следующим выводам:

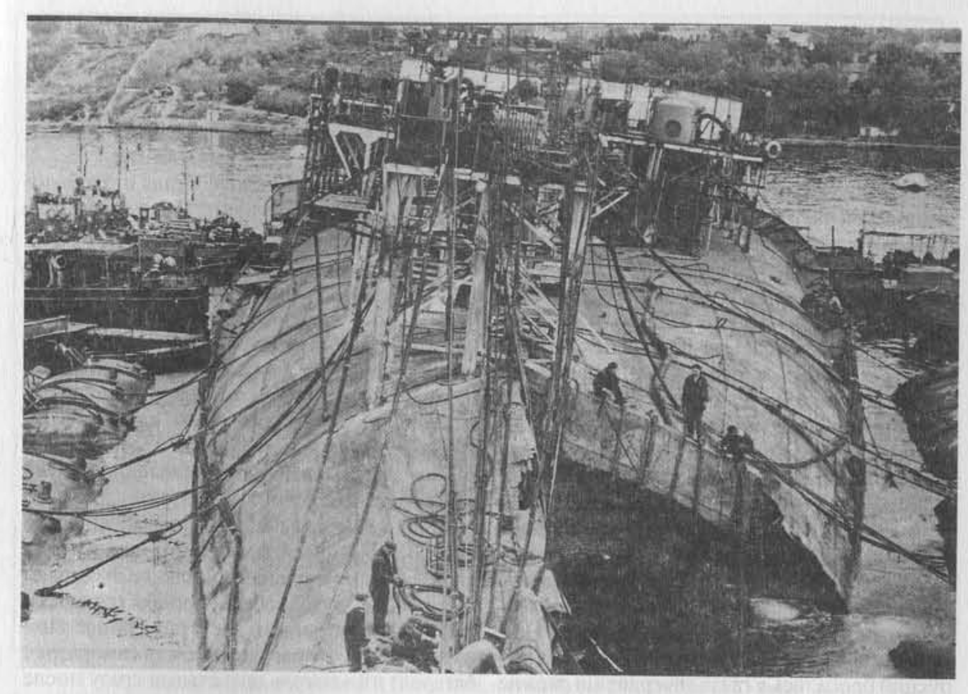
взрыв безусловно, вне всяких сомнений, внешний;

взрыв неконтактный донный (заряд находился не вплотную к корпусу, а на грунте), этот факт тоже бесспорный;

характер и размеры разрушения корпусных конструкций в носовой части линкора соответствовали взрыву заряда с тротиловым эквивалентом 1000—1200 кг.

Анализ всех обстоятельств дал основание правительственной комиссии считать наиболее вероятным взрыв немецкой магнитной мины типа RMH или LMB, оставшейся в грунте после войны. Вместе с тем, учитывая крайне неудовлетворительное состояние охраны рейдов и входа в Севастопольскую бухту 28—29 октября 1955 года, правительственная комиссия в своих выводах не исключала также возможность внешней диверсии.

После начала широкого освещения в открытой печати обстоятельств катастрофы линкора появилась масса высказываний,



Пробоина в днище линкора с правого (в опрокинутом положении — левого) борта

подвергающих сомнению перечисленные выводы экспертной и правительственной комиссий.

Версию подрыва линейного корабля на мине можно считать официальной, поскольку она была признана правительственной комиссией наиболее вероятной. Объективно версия вполне соответствует общей картине обстоятельств аварии и характеру повреждений корабля. Тем не менее, некоторые сопутствующие факты не находят в ней удовлетворительного объяснения. Главными из них Ю.Г.Лепехов считает:

несовпадение «вертикальной оси» района разрушения подводной части корпуса и пробоины на палубе полубака (последняя смещена в нос);

неполное соответствие внутренних повреждений корабля с характерными для минных взрывов, в частности, не зафиксировано за пределами района взрыва обрыва корпусных связей, фундаментных лап механизмов.

Возможность диверсии базируется на установленном правительственной комиссией неудовлетворительном состоянии охраны водного района Главной базы ЧФ, делавшим вполне вероятным проникновение в Севастопольскую бухту подводных диверсантов. Эту версию очень настойчиво обосновывали и отстаивали Н.А.Черкашин и Б.А.Каржавин, ссылаясь на аналогичные операции, осуществленные в период второй мировой войны флотилией Боргезе. Однако диверсионный вариант плохо согласуется с характером повреждений линкора, несущим все признаки неконтактного подводного взрыва большой мощности, не объясняет наличия воронки на дне бухты и большого количества ила, выброшенного через пробоину.

Настаивая на диверсионном варианте, его сторонники возможно учитывали, что взрыв под корпусом «Новороссийска» произошел в мирное время и в случае подтверждения его диверсионного характера квалифицировался бы как акт государственного терроризма, с тяжелыми международными осложнения-

ми для Италии. Поэтому ожидать официального подтверждения факта диверсии (даже если бы он имел место) нереально*.

Суть минно-диверсионной версии сводится к тому, что взрыв был двойным: первый — донной мины и второй (спровоцированный первым) — диверсионного заряда в днищевой части в районе притыкания обшивок корпуса старой и новой носовых оконечностей. Основой этой версии послужили:

замеченная рядом очевидцев «сдвоенность» взрыва;

личные наблюдения Ю.Г.Лепехова при осмотре линкора в марте 1949 года вскоре после вступления в должность командира трюмной группы линкора.

Ю.Г.Лепехов пишет, что осматривая это межкорпусное пространство в сопровождении старшины команды трюмных старшины 1 статьи Давыдова и старшего матроса Батенева, он обнаружил на 23 шп. поперечную переборку, образованную рамным шпангоутом (высотой около 2 м) с тщательно заваренными тремя флорными вырезами. При этом на фоне сильно проржавевших конструкций бросались в глаза совершенно свежие сварные швы, выполненные, по-видимому, незадолго до передачи линкора. Естественно, возник вопрос: что там за переборкой? Однако, хотя о наблюдении было доложено командиру дивизиона живучести, до проверки, как говорится, «руки не дошли» вследствие тяжелейшей загрузки, связанной с вводом в строй запущенного корабля. К тому же успокаивало уверение о тщательной проверке корабля принимавшей его спецкомандой.

Лишь спустя 10 лет это наблюдение натолкнуло Ю.Г.Лепехова на мысль, что за глухой переборкой мог быть скрыт диверсионный заряд взрывчатого вещества.

Главное возражение против возможности взрыва под днищем «Новороссийска» неконтактной донной немецкой мины вызывал тот факт, что в районе взрыва до этого он швартовался уже 10 раз, а до него на том же месте 130 раз — линкор «Севастополь». Поскольку взрыватели немецких магнитных мин могли среагировать не более, чем на 24-е изменение магнитного поля, предположение о том, что взрыв мог быть вызван этой причиной, исключалось. Эта версия была сразу отвергнута. Однако консультации со специалистами-минерами позволили технически обосновать другой вариант причин взрыва мины.

Для затруднения обнаружения и траления взрыватели немецких донных магнитных мин имели в своей конструкции последовательно включавшиеся приборы срочности и кратности. Основу первого составляли механические часы, установленные на определенный срок. До отработки его взрыватель не реагировал на внешние импульсы (изменения магнитного поля) и мину в это время уничтожить неконтактным тралом было невозможно. Включавшийся затем прибор кратности заранее устанавливали на определенное число импульсов, последний из которых вызывал срабатывание взрывателя. Пока количество импульсов не достигало установленного числа, изменения магнитного поля не вызывали взрыва. Для своей работы прибор кратности требовал постоянного электропитания. При нарушении его (повреждение или саморазряд батареи) взрыватель срабатывал сразу после отработки прибором срочности установленного времени по принципу «адской машины». Поскольку немецкие мины пролежали на грунте не менее 11 лет, их батареи были, безусловно, разряжены, так что взрыватели вполне могли сработать именно по последней схеме.

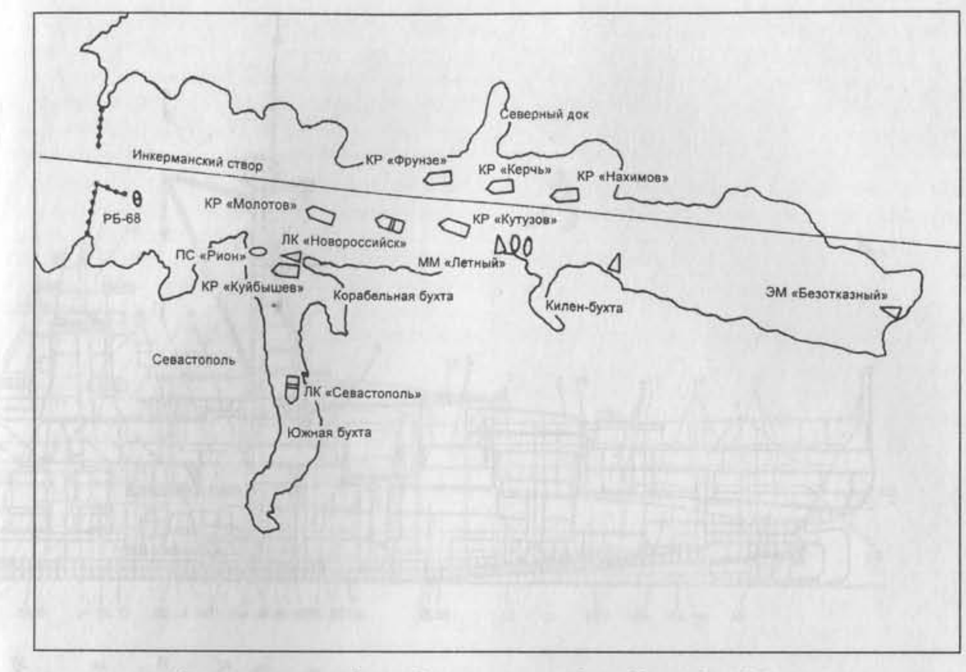
Оставался один вопрос: почему же вдруг, спустя много лет, пришел в действие прибор срочности?

По мнению специалистов-минеров события могли развиваться так. Часовой механизм прибора срочности либо не был пущен в ход, либо остановился. При постановке линкора на носовую бочку и отдаче якоря цепи могли задеть лежащую на грунте мину, вызвав пуск часового механизма, который, отработав ранее установленный срок, привел к взрыву. Анализ показал, что реальность указанной схемы весьма велика.

Во-первых, несмотря на проводившееся в неосмотренном вплоть до гибели корабля

---

*Сразу встал бы вопрос, по меньшей мере, о компенсации во всех аспектах, не говоря уже о морально-политическом ущербе.



Расположение кораблей в Севастопольской бухте 29 октября 1955 года

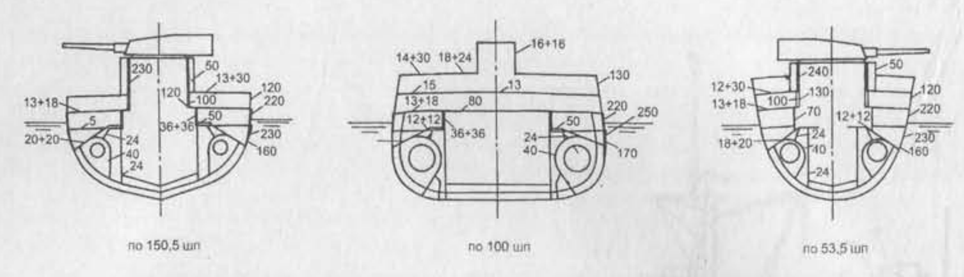
взрывы глубинных бомб и водолазный поиск, донные мины в Севастопольской бухте оставались. 22 марта 1956 года, осматривая грунт перед постановкой на бочки линкора «Севастополь», служившего плавбазой судоподъемной экспедиции, водолазы обнаружили мину типа RMH вблизи от Ушаковой балки (на расстоянии 500—600 м от места гибели линкора «Новороссийск»). Летом того же года при массовом водолазном обследовании дна всей Севастопольской бухты с разбивкой поверхности дна на квадраты уложенными на грунт тросами и использованием щупов были найдены 13 донных мин, в том числе 8 — типа RMH. Три из них находились на расстоянии менее 50 м от корпуса затонувшего корабля. В следующем, 1957 году, водолазы нашли еще 6 донных мин (из них 3 типа RMH).

Во-вторых, насколько известно, у всех найденных водолазами донных мин взрыватели были в нерабочем состоянии, причиной чего могла быть и остановка неотработавшего часового механизма. Анализ процесса швартовки линкора после похода 28 октября 1955 года показал реальную возможность зацепление донной мины якорьцепью или цепным бриделем носовой бочки, в результате чего часовой механизм вновь заработал;

В-третьих, предполагаемый порядок срабатывания взрывателя мин как «адской машины» спустя значительное время после случайного толчка без изменения магнитного поля имел реальный аналог: 1 августа 1951 года такой взрыв произошел в отсутствие людей и судов на Азовском море в порту Осипенко на месте стоянки транспорта, спустя сутки после того, как он выбрал якорь и ушел.

Таким образом, «минная версия» взрыва, послужившего первопричиной гибели линкора «Новороссийск», действительно представляется наиболее вероятной.

Категорических возражений против минно-диверсионной версии у автора нет, поскольку нет сомнений в достоверности свидетельства Ю.Г.Лепехова, позволяющего предположить наличие диверсионного заряда в неосмотренном вплоть до гибели корабля



Поперечные сечения линкора «Новороссийск» (толщины брони в мм)

помещении. Однако весь характер повреждений корпуса свидетельствует о если не единственной, то превалирующей роли внешнего донного взрыва. Относительно «сдвоенного взрыва» высококвалифицированные члены экспертной комиссии Г.С.Мигиренко и Ю.С.Яковлев убедительно показали, что наблюдавшийся эффект был обусловлен особенностями деформации возникшего при взрыве газового пузыря и отражения ударной волны.

Что касается диверсионной версии, то, как уже отмечалось, правительственная комиссия констатировала лишь возможность диверсии вследствие из рук вон плохой охраны рейдов и входа в Севастопольскую бухту. Именно возможность и ничего более.

Однако с началом публикаций о катастрофе «Новороссийска» в открытой печати этот вариант пришелся особенно по душе литераторам, стремившимся, по-видимому, удовлетворить вкусам читателей. Гибель линкора стали почти однозначно рассматривать как акт мести итальянских подводных диверсантов из бывшей 10 флотилии МАС «черного князя» Боргезе.

«Минная версия» даже оценивалась некоторыми авторами всего лишь в качестве уловки, призванной хотя бы частично снять ответственность с командования Черноморского флота и Военно-Морского Флота в целом, как будто непринятие мер по ликвидации минной опасности на двенадцатом году после освобождения Севастополя менее предосудительно, чем плохая охрана рейдов и гаваней.

Весьма характерны те «надежные» источники, которые положили начало диверсионной версии. Это было «экстренное чрезвычайное сообщение», сделанное В.А. Малышеву командиром БЧ-1 линкора М.Р.Никитенко на второй день работы правительственной комиссии о том, что приятельница его жены слышала в троллейбусе по пути на базар, как «кто-то кому-то» говорил об угрозе «какого-то» итальянского офицера в феврале 1949 года при передаче линкора: «...Вы недолго проплаваете на этом корабле!» Столь же «убедительными» и «авторитетными» были и свидетельства других сторонников диверсионной версии: «...какой-то мичман слышал, как какой-то итальянец говорил...», «...в итальянской печати сообщалось...». Ни фамилий, ни названий литературных источников никто из них назвать не мог.

В этой связи интересны сведения, полученные в ноябре 1995 года капитаном 1 ранга в отставке А.Н.Норченко во время его поездки в Италию. Будучи в Генуе, он разыскал трех ветеранов флотилии Боргезе (10 флотилии МАС): контр-адмирала в отставке Луиджи Ферраро, бывшего заместителя отряда подводных боевых пловцов (отряда «Гамма»), капитана 1 ранга в отставке Эмилио Линьяни, командира одного из восьми базировавшихся в Ялте торпедных катеров флотилии Боргезе, отставного матроса Эвелино Марколини, бывшего водителя управляемой торпеды из группы, потопившей 18 декабря 1941 года в Александрии два английских линкора.

Все трое ветеранов, с которыми А.Н. Норченко беседовал по отдельности, категорически отрицали причастность итальянцев к подрыву «Новороссийска» и, как выразился Ферраро, на 95% — вероятность действий диверсантов каких-либо других стран (последнее — с точки зрения технической осуществимости). Они обосновывали свои взгля-

ды примерно одинаково, приводя следующие доводы:

флотилия Боргезе перестала существовать после капитуляции Италии в 1943 году: часть ее (во главе с Боргезе) ушла к Муссолини, а большая часть сдалась англичанам;

в середине 50-х годов экономическое и политическое положение в Италии было столь тяжелым, что ветеранам флотилии было не до мести за «поруганную честь ВМФ»; стоял вопрос, как бы вообще выжить (кстати, сами итальянцы вовсе не так высоко ценили линкор «Giulio Cesare», как считают некоторые русские писатели);

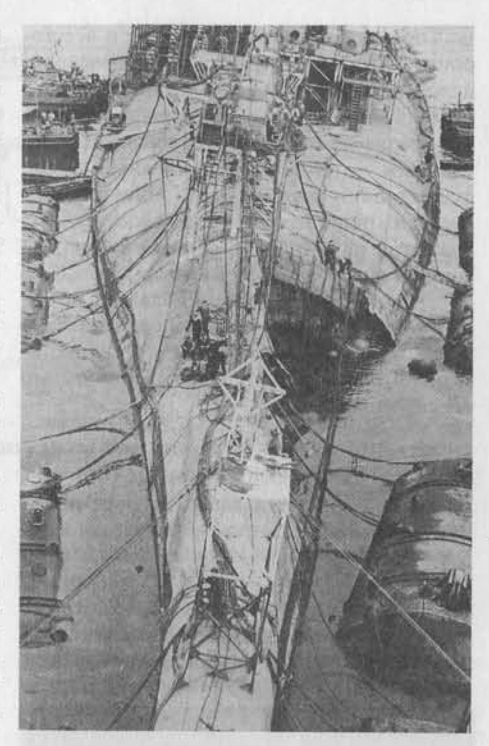
учитывая характер итальянцев, сохранить в тайне диверсию практически было нереально, а до 1956 года в Италии большую силу сохраняли вооруженные прокоммунистические партизаны, которые «разорвали бы на куски» любого, нанесшего ущерб СССР;

диверсия такого масштаба, как подрыв «Новороссийска», была неосуществима теми техническими средствами, которыми тогда располагала Италия — боевой пловец мог доставить заряд взрывчатого вещества массой лишь до 30 кг, а управляемая торпеда — до 280 кг; кроме того, диверсионная операция требовала серьезного обеспечения (тесного взаимодействия с плавбазой).

По поводу ссылок Н.А.Черкашина и Б.А.Каржавина о награждении в конце 50-х годов группы ветеранов флотилии Боргезе, Э.Марколини дал такое объяснение. Весь состав флотилии был еще в конце войны удостоен высших военных наград — золотых медалей. Но Италия тогда была настолько разорена, что средств не нашлось, и морякам были выданы бронзовые дубликаты. В 50-х годах произошло не награждение, а лишь замена дубликатов на подлинные золотые медали.

Конечно, считать достоверными все сведения, полученные А.Н.Норченко, нельзя, поскольку с юридической точки зрения это «показания подозреваемых». Однако пока это единственные данные о «диверсионном варианте», полученные из конкретно названных (и в общем-то довольно авторитетных) источников.

Суммируя все изложенное выше, приходится констатировать, что более точных выводов о причине взрыва, положившего



Причина взрыва — пожалуй, единственная тайна в трагической гибели «Новороссийска»

начало аварии линкора «Новороссийск», чем сделанные правительственной комиссией В.А.Малышева, до настоящего времени получить не удалось. Можно сказать, что это единственная тайна в трагической гибели «Новороссийска».

Вместе с тем ее раскрытие не столь важно, как представляется многим. Ведь главной целью всякого исторического исследования является извлечение уроков на будущее, а уроки эти довольно просты:

если принять минную версию, она указывает на необходимость более тщательного устранения минной опасности;

принятие диверсионной версии учит усилению охраны рейдов и гаваней;

минно-диверсионная версия показывает, что при обследовании корабля с целью проверки его безопасности от диверсии нет мелочей.

Гораздо более важно глубокое и всестороннее исследование причин, вызвавших перерастание начальной аварии линейного корабля в трагическую катастрофу. Начальная авария не относилась к исключительно тяжелым — одиночный подводный взрыв, существенно нарушивший водонепроницаемость лишь трех автономных отсеков из двадцати, на которые был разделен корпус корабля ниже броневой палубы.

Для линейных кораблей, близких по типу к «Новороссийску», подобное затопление являлось расчетным, при котором непотопляемость предполагалась полностью обеспеченной.

Анализ развития аварии и причин гибели линкора

Этим вопросом сразу же после гибели корабля занималась экспертная комиссия по живучести во главе с видным инженером-



Руководитель экспертной комиссии Б.Г.Чиликин

кораблестроителем Б.Г.Чиликиным, в прошлом главным конструктором линкоров проекта 23 (типа «Советский Союз»). В ее состав входили такие крупные ученые, как Г.А.Фирсов, В.В.Ашик, Н.Я.Мальцев и руководящие работники военного кораблестроения Л.А.Коршунов и В.А.Фоминых. Комиссия пришла к заключению, что поврежденный линкор утратил непотопляемость, опрокинувшись в результате потери остойчивости. В дальнейшем более подробные исследования, основанные на обстоятельных расчетах, выполнил Н.Я.Мальцев.

С позиций непотопляемости весь процесс развития аварии можно разделить на три фазы:

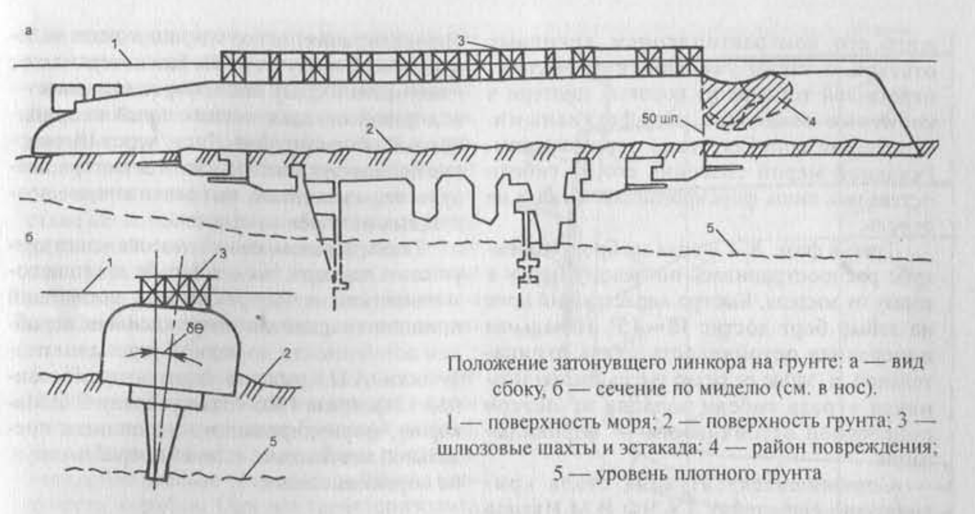
первую — начальную, охватывающую период затопления отсеков, непосредственно поврежденных взрывом; а вслед за этим — подбашенных отделений и погребов 1-й башни ГК до 67 шп. (ниже броневой палубы);

вторую, наиболее длительную, в течение которой оказались затопленными отсеки, расположенные в сторону носа от района взрыва, и началось прогрессирующее распространение воды по броневой палубе в корму от носовой траверзной переборки;

третью, явившуюся логическим завершением второй, когда распространение воды по броневой и верхней палубам, а также погружение под воду палубы полубака привели к потере кораблем остойчивости, быстрому нарастанию крена и, в конечном итоге, опрокидыванию. При этом между названными фазами не было резкого разграничения.

Первая фаза затопления. Перед взрывом корабль плавал без крена и практически без дифферента, имея осадку носом 10,05 м и кормой 10,10 м. Его водоизмещение составляло 27 600 т, запас плавучести — около 60%. Поперечная метацентрическая высота, как показали последующие расчеты, составляла около 1,3 м. Затопленный объем достиг 3500 $м^3$, а потеря запаса плавучести — около 15% от первоначального. Корабль получил дифферент на нос: осадка носом возросла до 16,0 м, а кормой — уменьшилась до 7,2 м.

Появление свободных поверхностей воды в затопленных отсеках вело к уменьшению остойчивости, но одновременно остойчи-



Положение затонувшего линкора на грунте: а — вид сбоку, б — сечение по миделю (см. в нос).

1 — поверхность моря; 2 — поверхность грунта; 3 — шлюзовые шахты и эстакада; 4 — район повреждения; 5 — уровень плотного грунта

вость веса росла, так что в целом поперечная метацентрическая высота увеличилась на 0,29 м и достигла 1,6 м.

В начале аварии часть мелких отсеков левого борта в районе повреждения оставалась незатопленной, что вызвало небольшой крен на правый борт (около 2—3°). Спустя 25—30 мин корабль выпрямился и в дальнейшем более получаса крена не имел. Для поперечного спрямления сразу же была начата перекачка топлива на левый борт, но достаточный для спрямления момент таким путем в указанное время создан быть не мог. Главную роль в спрямлении сыграла ликвидация несимметричности затопления при дальнейшем распространении воды по отсекам.

На первой фазе затопления состояние линкора никакой опасности не представляло. Если бы переборки и палубы, ограничивавшие район затопления, сохранили водонепроницаемость, корабль остался бы плавать по ватерлинию 3, показанную на рисунке, изображающем положение поврежденного линкора, сохраняя указанные характеристики посадки и остойчивости.

Вторая фаза затопления началась с проникновения воды в неповрежденные отсеки, расположенные в нос от 23 шп., и прорыва носовой траверзной переборки на 50 шп., приведшего к затоплению отсеков на броневой палубе. Дальнейшее поступление воды в носовую часть корабля вело к быстрому нарастанию дифферента. Около 2 ч 20 мин форштевень полностью погрузился в воду, которая начала заливать носовую часть палубы полубака. Росту дифферента способствовало уменьшение продольной остойчивости, вызванное появлением больших свободных поверхностей воды в затопленных носовых отсеках. Уже в начале второй фазы продольная метацентрическая высота уменьшилась до 120 м (до повреждения — 210 м), а к концу — до 80 м.

Около 2 ч 30 мин симметричность затопления вновь нарушилась за счет поступления воды в некоторые небольшие отсеки левого борта ниже броневой палубы и корабль начал крениться на этот борт. Хотя возникший кренящий момент был невелик и в дальнейшем менялся незначительно, крен последовательно нарастал вследствие уменьшения поперечной остойчивости, обусловленного продолжавшимся распространением воды выше броневой палубы. Нарастание крена было вызвано также тягой буксиров с левого борта, но она создавала не более 10% от и без того малого кренящего момента. Продольная остойчивость при этом тоже уменьшалась весьма интенсивно, что ускоряло нарастание дифферента.

К 3 ч 40 мин палуба полубака вошла в воду в диаметральной плоскости до пробоины, а по левому борту — еще дальше в корму. Крен возрос до 7—8°. Попытки сдер-

жать его контрзатоплением креновых отсеков, а также уменьшить дифферент перекачкой топлива из носовых цистерн в кормовые оказались неэффективными. Состояние корабля стало угрожающим. Реальной мерой спасения его от гибели оставалась лишь форсированная посадка на отмель.

Третья фаза. К 4 ч вода на броневой палубе распространилась по левому борту в корму от миделя. Быстро нараставший крен на левый борт достиг 12—15°. Начальная поперечная остойчивость стала отрицательной, а запас ее резко уменьшился. Возникла угроза гибели корабля от потери поперечной остойчивости — опрокидывания.

Сложившаяся ситуация стала критической. Начальник ТУ ЧФ В.М.Иванов при крене линкора 17—18° успел информировать об этом командующего флотом, на что тот отреагировал неадекватно. Возможности спасения корабля уже были практически исчерпаны. Остро встал вопрос о неотложной необходимости спасения личного состава.

В 4 ч 15 мин, когда крен возрос до 20°, линкор стал ложиться на левый борт и стремительно опрокинулся. Вызванное распространением воды уменьшение поперечной остойчивости вело к росту крена при практически неизменной величине кренящего момента.

При крене 20° корабль оказался в неостойчивом положении равновесия с нулевым запасом остойчивости, что и привело к опрокидыванию. Тяга буксиров при этом никакой роли не сыграла, поскольку на третьей фазе ее осуществлял лишь один буксир за корму линкора вдоль его диаметральной плоскости и отдал буксирный трос за 3 мин до начала опрокидывания.

Перед опрокидыванием осадка носом составляла около 20 м (килевая часть в носу на 2—3 м вошла в грунт), а осадка кормой — около 6 м. Поперечная метацентрическая высота равнялась приблизительно –0,5 м.

Затопленный объем перед опрокидыванием достиг 7000 м^3. Даже с учетом нарушения непроницаемости всех помещений под полубаком (вплоть до казимата) к началу опрокидывания линкор сохранил около половины запаса плавучести. Не был потерян запас плавучести и сразу после опрокидывания — над водой остался значительный непроницаемый объем корабля. Лишь через 18 ч корпус полностью ушел под воду от потери плавучести, вызванной вытравливанием воздушных подушек из отсеков.

Таким образом, как в процессе конструирования линкора, так и в борьбе за его непотопляемость не был реализован важнейший принцип сохранения поврежденным кораблем остойчивости до полной утраты им плавучести. А.Н.Крылов в телеграмме, посланной 13 февраля 1903 года адмиралу С.О.Макарову, формулировал этот принцип с предельной жесткостью: «...чтобы корабль тонул, не опрокидываясь».

Обстоятельства, вызвавшие перерастание аварии в катастрофу

Гибель линкора была обусловлена недостатками конструктивного и организационно-технического обеспечения его непотопляемости, а также ошибками и недостатками в борьбе за непотопляемость.

Главным из конструктивных недостатков было малое число и недостаточная прочность водонепроницаемых переборок выше броневой (первой надводной) палубы. Тем самым нарушался принцип, сформулированный А.Н.Крыловым в той же телеграмме: «Остойчивость при повреждениях обеспечивается соответствием подразделения надводной части подразделению трюма...»

К числу конструктивных недостатков линкора относились также:

вызванное перегрузкой корабля при модернизации уменьшение запаса плавучести;

недостаточная остойчивость;

несовершенство водонепроницаемых закрытий и некоторых общекорабельных систем (водоотливной, креновой, сточной, фановой, вентиляционной).

Существенную отрицательную роль в конструктивном обеспечении непотопляемости сыграло наличие в надводном борту

228 иллюминаторов, часть из которых находилась даже ниже броневой палубы, а также шести портиков на броневой палубе. Даже наличие вполне исправных закрытий, как известно, не гарантирует полной непроницаемости. В самый ответственный момент они могут оказаться незадраенными вследствие нехватки времени либо элементарного разгильдяйства. Тем самым нарушался еще один из принципов А.Н.Крылова, согласно которому запасы плавучести и остойчивости корабля обеспечиваются непроницаемостью его надводного борта.

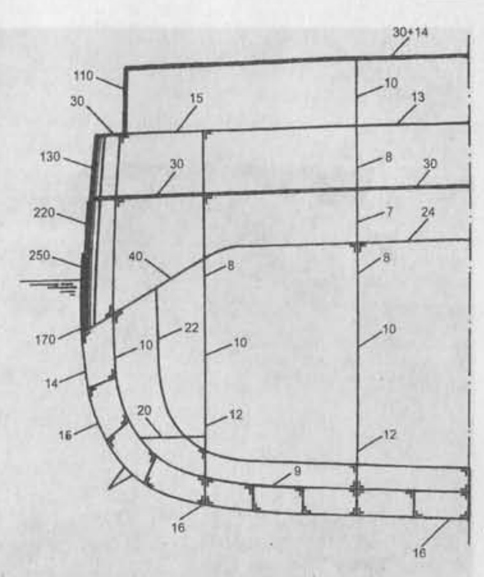
По существу, более или менее достаточно обеспеченной можно было считать водонепроницаемость корпуса ниже броневой палубы. Только надводная часть этого объема представляла собой реально обеспеченный запас плавучести корабля. Она же характеризовала реально обеспеченный запас остойчивости.

Главным недостатком организационно-технического обеспечения непотопляемости явилось непринятие мер по поддержанию непроницаемости корпуса в процессе эксплуатации корабля, вследствие чего некоторые переборки лишь числились водонепроницаемыми. В процессе развития аварии обнаружилось, в частности, отсутствие водонепроницаемых крышек на горловинах для перегрузки боезапаса, часть из которых была утеряна. Не было даже установлено, кто ответствен за их задраивание.

Исключительным по грубости нарушением водонепроницаемости явилось наличие в главной поперечной переборке 74 шп. на броневой палубе не имевшего никаких затворов лаза, который был прорезан для удобства сообщения между расположенными по разные стороны переборки двумя помещениями левого борта, где монтировали корабельную АТС. В процессе подъема затонувшего линкора обнаружилась масса незакрытых отверстий, правда, как правило, малых, во всех переборках и под броневой палубой.

В неудовлетворительном состоянии находились уплотнения многих дверей и люков.

Как отмечает Ю.Г.Лепехов, с самого начала эксплуатации в составе ЧФ на линкоре обнаружилась «иллюминаторная болезнь» — незадраивание иллюминаторов в каютах при сходе офицеров и сверхсрочников на берег.



Конструктивный мидель-шпангоут линкора «Новороссийск». Толщины в мм

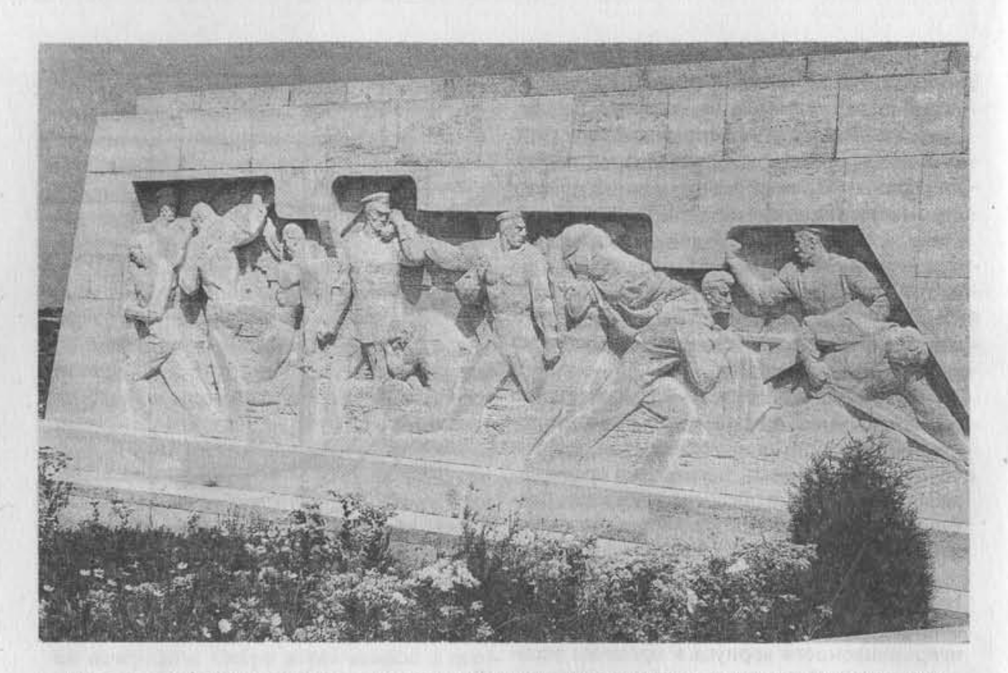
Даже крутые меры не смогли устранить этот недостаток вплоть до гибели корабля.

Недостаточным было снабжение линкора аварийно-спасательным имуществом.

Существенными организационными недостатками были отсутствие положенной корабельной документации по непотопляемости (была заказана, но на корабль не поступила), а также слабая подготовка строевых офицеров по борьбе за живучесть.

Главным направлением борьбы за непотопляемость является борьба с водой, первоочередная цель которой — ограничить дальнейшее ее распространение по кораблю. Эта борьба осуществляется личным составом без какой-либо специальной команды сразу же по обнаружении аварии. Централизованное руководство имеет целью лишь концентрацию сил на наиболее опасных направлениях, установление резервных рубежей борьбы с водой, квалифицированную поддержку и материальное обеспечение.

Действия экипажа по борьбе с водой в целом были правильными и продемонстрировали высокий уровень его профессиональной и морально-психологической подготовки.

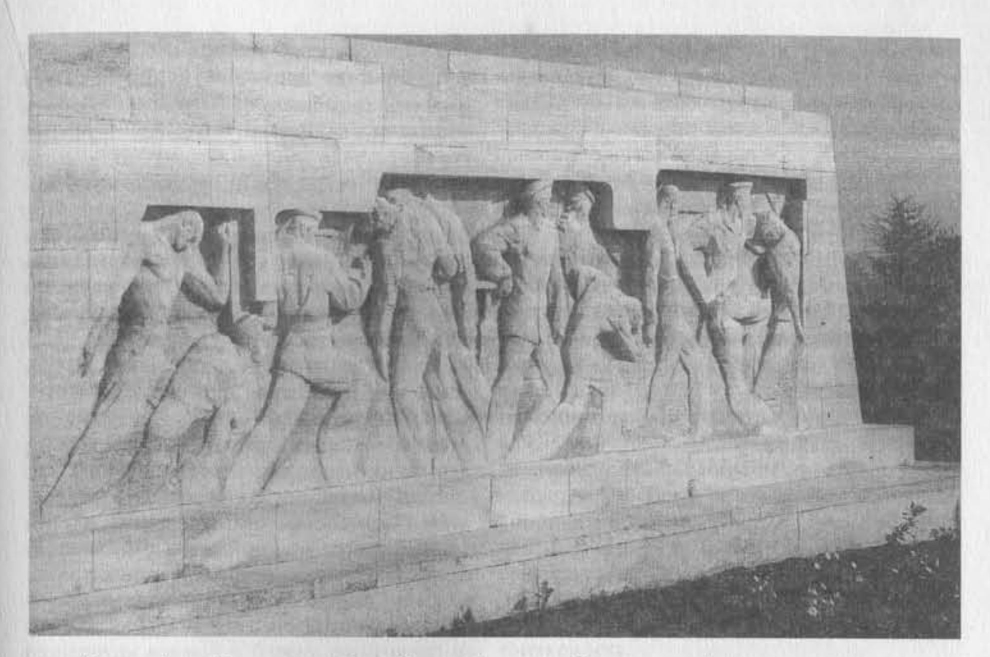


Героические действия экипажа в борьбе за живучесть своего корабля запечатлены в горельефах памятного мемориала погибшим на «Новороссийске» — «Родина — сыновьям»

Как показал последующий анализ, главной задачей в первом периоде аварии было не допустить затопления сверху через люки верхней палубы неповрежденных взрывом носовых отсеков между 7 и 23 шп. и тем самым предотвратить рост дифферента. Однако быстротечность развития аварии не позволила этого сделать. Вызванные взрывом повреждения препятствовали проникновению в этот район аварийных партий из других частей корабля, а непосредственно размещенный здесь личный состав состоял из новобранцев, совершенно не готовых к борьбе за непотопляемость.

Когда эта первая возможность локализации затопления оказалась упущенной и возросший дифферент привел к нарушению гидростатическим напором непроницаемости и прочности поперечных переборок в корму от 50 шп. выше броневой палубы, главное направление борьбы с водой переместилось сюда. Казалось бы, фронт борьбы был достаточно узок: ниже броневой палубы переборки хорошо держали, задача — не пустить воду дальше в корму по броневой палубе — достаточно ясна. Однако борьба с водой здесь не увенчалась успехом. Личный состав был вынужден сдавать позиции, последовательно отступая от одной поперечной переборки к другой. Главной причиной явились отмеченные выше конструктивные и организационно-технические недостатки.

К сожалению, имели место недостатки и в организации самой борьбы за непотопляемость. Так, вследствие малочисленности находившихся на корабле офицеров БЧ-5 слабым было непосредственное руководство боровшимся с водой экипажем. Постоянное отвлечение офицеров ПЭЖ для докладов командованию на юте лишало их возможности эффективного общего руководства. Прибывавшие с других кораблей аварийные группы не получали конкретных заданий, им не выделяли проводников по незнакомому кораблю, в результате чего они использовались крайне неэффективно. Не хватало крепежного леса, практически не использовались водолазы аварийно-спасательной службы



Горельефы на Братском кладбище Северной стороны Севастополя, фрагменты мемориала «Родина — сыновьям». Скульптор П.И.Бондаренко, архитекторы А.А.Заварзин и В.М.Артюхов

(АСС) ЧФ, такие технические средства, как надводная и подводная электросварка.

Есть основания полагать, что при устранении указанных организационных недостатков техническая возможность остановить распространение воды в корму по броневой палубе все же была*.

Глубоко не правы те, кто, полагая линкор обреченным, считали героическую борьбу экипажа с водой бесполезной. Несмотря на конечный неуспех она сыграла огромную роль, продлив «время жизни» корабля, что создавало потенциальные возможности командованию принять правильные решения по спасению корабля и экипажа.

Второе главное направление борьбы за непотопляемость — восстановление остойчивости и спрямление — требовало централизованного руководства и должно было основываться на квалифицированной оценке состояния поврежденного корабля. Сейчас, задним числом, пользуясь выполненными расчетами, можно определенно сказать, что, начиная со второго этапа, основную опасность представляла потеря кораблем остойчивости и главной задачей являлось ее поддержание.

Бытует мнение, что наибольшее отрицательное влияние на остойчивость оказало затопление отсеков на броневой палубе линкора, как прием высоко расположенного груза. Ошибочность его очевидна из того, что все отсеки затапливались из-за борта, так что влившиеся объемы целиком располагались ниже ватерлинии и как грузы могли лишь увеличивать остойчивость. Другое дело, что затопление высоко расположенных отсеков не компенсировало в сколько-нибудь значительной мере влияние других факторов, уменьшавших остойчивость.

Истинными причинами этого уменьшения были:

*В 1939 г. под руководством Н.П. Чикера в тяжелых штормовых условиях была создана вообще новая поперечная непроницаемая переборка композитной конструкции на переломившемся на камнях теплоходе «Челюскинец».

сокращение действующей площади ватерлинии вследствие ухода в воду носовой оконечности палубы полубака при большом дифференте и затопления отсеков на верхней палубе;

наличие свободных поверхностей в отсеках с фильтрационной водой на броневой палубе.

Отсюда следует, что наиболее действенными мерами по поддержанию и восстановлению остойчивости были бы:

продольное спрямление (ликвидация или уменьшение дифферента), снижавшее также напор на переборки;

интенсивное удаление фильтрационной воды с броневой палубы.

Естественно, что подробные расчеты в аварийной обстановке на корабле выполнены быть не могли, а при фактически полном отсутствии корабельной документации по непотопляемости не представлялось возможным даже оценить знак начальной остойчивости. Тем не менее грубых ошибок в действиях экипажа корабля по восстановлению (поддержанию) остойчивости и спрямлению не было. Осуществлялось как поперечное спрямление и одержание крена путем перекачки топлива и контрзатопления креновых отсеков, так и особенно необходимое продольное спрямление перекачкой жидких грузов из носа в корму. Беда была лишь в недооценке опасности состояния корабля и вытекавшем из этого несоответствии потребностям принимаемых мер, нерешительности и запаздывании. Так, кардинальное решение о продольном спрямлении контрзатоплением кормовых артиллерийских погребов ГК, принятое за считанные минуты до опрокидывания корабля, уже не могло быть реализовано (по-видимому, оказалось бы и вредным).

Не были достаточно привлечены к удалению фильтрационной воды с броневой палубы переносные водоотливные средства АСС ЧФ.

Вообще недооценка опасности состояния



Гребные винты линейного корабля «Новороссийск»

поврежденного корабля была характерна с самого начала аварии, что нашло отражение в первых докладах ПЭЖ командующему флотом. Этим был нарушен один из важнейших неписаных законов борьбы за непотопляемость — исходить из худшего, наиболее опасного варианта развития событий. Ошибкой того же рода оказалась надежда на то, что малая (по сравнению с шириной корабля) глубина бухты не допустит полного опрокидывания линкора. Здесь сказалось незнание командованием характера грунта, хотя данные об этом имелись еще с 1916 года.

На третьем этапе аварии, когда положение стало катастрофическим, единственной реальной мерой спасения корабля и экипажа стала посадка его на прибрежную отмель. Однако и эти действия оказались неорганизованными, непоследовательными и нерешительными. При отданном левом якоре и закрепленном до последнего момента за бочку носовом бриделе подтащить корабль к отмели 2—3 буксира не могли (его лишь развернули кормой к берегу, расстояние до которого составляло 130 м). Единственным средством было дать задний ход собственными машинами линкора, которые оставались прогретыми и могли дать обороты через 20—30 мин после получения команды.

Выполнить этот маневр у командующего ЧФ не хватило смелости. При явной угрозе опрокидывания не было принято также каких-либо мер для подготовки к спасению экипажа.

Давая общую оценку борьбе за непотопляемость линкора «Новороссийск», необходимо отметить героизм и стойкость, проявленные его экипажем, в особенности личным составом БЧ-5, из которого ни один человек не покинул своего поста, обеспечивая корабль паром и электроэнергией вплоть до опрокидывания. Все находившиеся на корабле офицеры-инженеры БЧ-5 погибли вместе с кораблем. Опыт борьбы показал высокую профессиональную подготовку специалистов БЧ-5 линкора.

Вместе с тем выявился и ряд недостатков, главный из которых — нарушение общей организации борьбы за непотопляемость. Это выразилось, прежде всего, в отсутствии единого командования. В процессе аварии на корабле было одновременно до четырех командиров: командующий ЧФ вице-адмирал В.А.Пархоменко, врио командующего эскадрой контр-адмирал Н.И.Никольский, врио командира линкора капитаны 2 ранга Г.А.Хуршудов и З.Г.Сербулов. Приказания о передаче командования отдавались в явном противоречии с Корабельным уставом, что нарушало какое бы то ни было единоначалие. Второй крупнейший недостаток — нарушение предусмотренной руководящими документами и отработанной на учениях схемы управления кораблем с главного командного пункта, который не функционировал. Командующий ЧФ избрал для управления наиболее безопасное место на юте линкора, не имевшее даже телефона для связи с ПЭЖ, которая осуществлялась посыльными. Многократные вызовы на ют для докладов командующему и получения указаний (не имевших никакой практической ценности) дезорганизовывали работу ПЭЖ — основного центра управления борьбой за непотопляемость.

Существенную отрицательную роль в организации борьбы за непотопляемость сыграло отсутствие 60% офицеров, в том числе одновременно находившихся в отпуске командира корабля капитана 1 ранга А.П. Кухты и командира БЧ-5 инженер-капитана 2 ранга И.И.Резникова и сошедшего на берег врио командира старшего помощника капитана 2 ранга Г.А.Хуршудова. Оставшийся за командира капитан 2 ранга З.Г.Сербулов, будучи прекрасным офицером, к выполнению обязанностей командира не был подготовлен.

Что касается недооценки опасности потери кораблем остойчивости, то здесь большую долю вины должны взять на себя преподаватели высших военно-морских учебных заведений и Военно-морской академии. Ни в учебниках, ни в лекционных курсах до гибели линкора «Новороссийск» не уделялось сколько-нибудь серьезного внимания вопросам влияния большого дифферента на поперечную остойчивость и на особенности поведения корабля с отрицательной начальной остойчивостью.

Как известно из теории, нарастание крена поврежденного корабля вследствие уменьшения остойчивости происходит постепенно

в соответствии с этим уменьшением, а при достижении критических значений поперечной метацентрической высоты и угла крена корабль опрокидывается неожиданно и практически мгновенно. Без соответствующих расчетов, практически неосуществимых на аварийном корабле, нельзя было предвидеть значение критического угла крена. Определенным сигналом о его приближении часто может служить вход в воду кромки палубы, однако на «Новороссийске», когда вследствие большого дифферента палуба вошла в воду еще до того, как корабль получил сколько-нибудь значительный крен, этот критерий использован быть не мог.

Крупнейший специалист в области непотопляемости доктор технических наук профессор контр-адмирал В.Г.Власов говорил в личной беседе автору в 1957 году, что, будь он сам на корабле, и то едва ли сумел оценить величину критического угла крена. Известное предупреждение трагически погибшего при исполнении своего долга В.М.Иванова о критическом крене в 20° нельзя оценить иначе, как чисто интуитивное.

В связи с изложенным, обвинения в адрес командования ЧФ о неотдаче своевременной команды покинуть аварийный корабль справедливы лишь отчасти. Такое решение весьма ответственно и предписывается Корабельным уставом лишь после того, как все меры по спасению корабля исчерпаны и ситуация действительно стала критической. Но, как показано выше, уверенности в последнем быть не могло. Базироваться же на эмоциях командующий ЧФ не мог, боясь обвинений в неиспользовании до конца возможностей спасения корабля, что дорого обошлось бы ему, особенно в те годы. Другое дело, что снятие с корабля неиспользовавшейся части экипажа и подготовка к спасению остальных были безусловно необходимы.



Старший матрос М.Д.Литвин

Меры по спасению экипажа

Когда возможности спасения аварийного корабля были практически исчерпаны, то, согласно правилам морской практики, отраженным в Корабельном уставе, первостепенной стала задача спасения экипажа. Как уже было отмечено, наиболее надежной мерой для этого (и для спасения самого корабля) явилась бы посадка линкора на отмель. Коль скоро такая возможность была упущена, следовало снять экипаж с гибнущего корабля.

Большинство руководителей понимало это, докладывая командующему флотом свои соображения о необходимости эвакуации хотя бы не занятых в борьбе за непотопляемость приблизительно 1000 человек личного состава, стоявших в строю на юте линейного корабля. Однако все доклады оказались безрезультатными. Ответ был: «Не паникуйте!» Не были приняты даже меры подготовки к спасению вплавь — не подана команда снять бушлаты и расшнуровать обувь, не говоря уже о подготовке имевшихся на юте в большом количестве спасательных жилетов.

В самый последний момент, когда крен возрос настолько, что нельзя было стоять на

палубе, не держась за леера, В.А. Пархоменко приказал снять с линкора аварийные группы, прибывшие с других кораблей, а также подойти к правому (высокому) борту плавсредствам для приема экипажа. Выполнить последнюю команду оказалось уже невозможным и люди буквально «посыпались» в воду с опрокидывавшегося линкора, палуба которого накрыла многих из них. Части моряков удалось доплыть до близкого берега, часть была подобрана на шлюпки и катера, но многие погибли. Спаслось вплавь и было подобрано плавсредствами все командование, недаром им для «руководства» было выбрано самое безопасное место — ют линкора.

Кое-кому удалось даже выбраться из-под палубы, в частности, командиру аварийной группы с крейсера «Молотов» В.Н.Говорову, получившему при этом тяжелые травмы. Имя его достойно упоминания как активного руководителя борьбы с поступлением воды в отсеки линкора на броневой палубе.

После опрокидывания линкор частично сохранял плавучесть и его днище в корме на протяжении около 100 м оставалось над водой. Медленно погружаясь, корабль полностью скрылся под водой лишь около 22 часов 29 октября. В воздушных подушках отсеков опрокинувшегося линкора осталось



Матрос И.И.Лемберг

много моряков, которые сигнализировали о себе стуком в корпус.



Старшина 2 статьи Н.И.Воронков

Встала задача срочного спасения их, а до этого — поддержания жизнедеятельности моряков. Решение этой задачи возлагалось в основном на АСС ЧФ. Первоочередной при этом была подача воздуха в отсеки, чтобы сохранить воздушные подушки. Однако действия АСС ЧФ в этом направлении совершенно не соответствовали требованиям обстановки и имевшимся возможностям: подачу воздуха начали лишь через 7 часов после опрокидывания и в течение 9 часов осуществляли одним компрессором (5—6 м³ свободного воздуха в минуту). В дальнейшем подачу воздуха увеличили, причем существенно лишь после полного ухода линкора под воду.

Наиболее ответственной задачей АСС ЧФ непосредственно после опрокидывания корабля было, разумеется, спасение людей, оставшихся внутри корпуса. Из них, к сожалению, удалось вывести лишь 9 человек.

Первыми, спустя 5 часов после опрокидывания, когда кормовая часть днища еще возвышалась над водой, через прорезанную горловину вышли 7 моряков (три специалиста БЧ-5 старшина 2 статьи Н.И. Воронков, старший матрос М.Д.Литвин, матрос И.И.Лем-

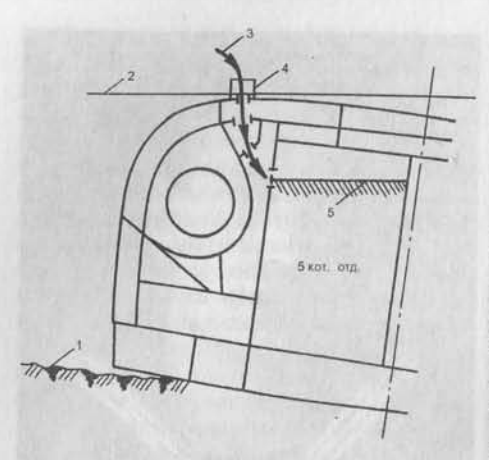


Схема проникновения в 5-е котельное отделение линкора «Новороссийск».

1 — поверхность грунта; 2 — поверхность моря; 3 — путь движения спасательной группы; 4 — коффердам; 5 — уровень воды в котельном отделении

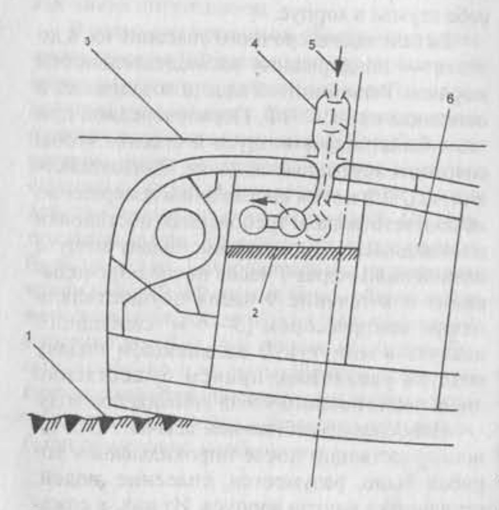


Схема проникновения в 1-е машинное отделение линкора «Новороссийск».

1 — поверхность грунта; 2 — уровень воды в машинном отделении; 3 — поверхность моря; 4 — шлюзовая камера; 5 — путь движения спасательной группы; 6 — 1-е котельное отделение

берг и четыре матроса-новобранца — Кононов, Смышков, Столяров, Шиборин). Их спасение явилось по существу личной заслугой. Роль спасателей ограничилась лишь прорезанием (в надводном положении) наружной обшивки в указанном спасавшимися месте. Заслуживают внимания отличные профессиональная подготовка и знание устройства корабля, а также исключительно высокие морально-психологические качества спасшихся моряков, которые в страшных условиях опрокинувшегося корабля в полной темноте сумели пройти через ряд помещений с задраенными люками и горловинами из кормовой электростанции в междудонное пространство к отливному кингстону (лучшим специалистом проявил себя при этом М.Д.Литвин). Они самостоятельно отдали запиравший кингстон клинкет, но не смогли выйти через него лишь вследствие удержавшей фланцы «прикипевшей» краски. Обнаружив их перестукиванием, специалисты АСС ЧФ прорезали горловину в днище рядом с кингстоном и помогли выйти из корпуса.

Спасение других моряков затруднялось плохой связью с ними в начале операции и недостаточным знанием спасателями устройства линкора. Горловины в днище прорезали не там, где требовалось, и прекращали резку вследствие пожаровзрывоопасности, обнаруживая под обшивкой топливные и масляные цистерны.

С горечью приходится отметить, что в плохой связи с «пленниками моря» были виновны сами спасатели — специалисты АСС ЧФ, располагавшие аппаратурой прямой разговорной звукоподводной связи (ПРЗПС), но забывшие о ее наличии. Она была применена лишь спустя сутки после опрокидывания линкора, когда он уже полностью скрылся под водой. ПРЗПС позволяла морякам в отсеках отчетливо слышать слова спасателей и отвечать на них согласованными сигналами (стуком).

В результате были обнаружены внутри корпуса 6 групп людей общей численностью 17 человек (значительная часть «пленников» погибла раньше). Поскольку прорезание горловин в днище линкора вело к стравливанию воздушных подушек (постановка пластырей на вырезах оказалась неэффек-

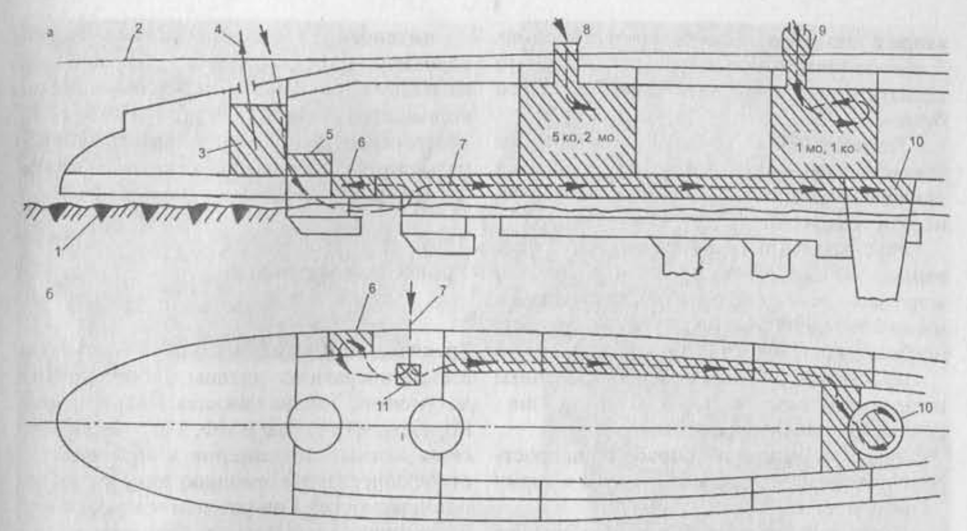


Схема обследования водолазами отсеков опрокинувшегося линкора «Новороссийск»:
а — продольный разрез, б — план по броневой палубе.

1 — поверхность грунта; 2 — поверхность моря; 3 — кормовое дизельное отделение; 4 — путь выхода семи человек до погружения кормы; 5 — кубрик № 32 (выведено два человека); 6 — каюта командира БЧ-5; 7 — маршрут водолазов; 8 — коффердам; 9 — шлюзовая камера; 10 — пост энергетики и живучести; 11 — сходной люк

тивной), в дальнейшем применили шлюзовую камеру. Однако все эти мероприятия запоздали, и к вечеру 31 октября все оставшиеся в отсеках погибли — звуковые сигналы прекратились.

С большими трудностями удалось установить наличие двух моряков в 32-м кубрике (в районе 4-й башни ГК) и вывести их на поверхность из-под не прилегавшей к грунту палубы линкора. Проникший в кубрик водолаз старший матрос Попов передал находившимся там матросам Н.Семиошко и В.Хабибулину кислородные дыхательные аппараты, научил ими пользоваться и вывел матросов на поверхность.

Операция была чрезвычайно сложной, ее обеспечивали (кроме Попова) еще три водолаза: главный старшина Виноградов, старший матрос Сталкевич и Онуфриенко, которые по пути передавали спасаемых друг другу. К сожалению, участники этой героической операции не были достойно награждены.

В целом действия АСС ЧФ, по оценке такого выдающегося специалиста, как Н.П.Чикер, были неудовлетворительными, она оказалась неспособной оказать помощь большому аварийному кораблю даже в главной базе флота.

После тщательного расследования при участии крупных специалистов-кораблестроителей правительственная комиссия пришла к заключению, что «после взрыва и получения пробоины в носовой оконечности линкор, находясь 2 часа 40 минут на плаву, мог и должен был быть спасен».

Результаты работы правительственной комиссии позволяют ответить на пять вопросов.

Первый: можно ли было избежать аварии? — Да, можно, при условии тщательной очистки Севастопольской бухты от донных мин и высокой организации охраны рейдов.

Второй: можно ли было спасти корабль и личный состав? — Да, безусловно, можно путем посадки корабля на прибрежную отмель своим ходом, а при своевременном освобождении его от удерживавших нос

якоря и швартова — даже с помощью одних буксиров (аналогичные буксиры смогли это сделать с поднятым линкором в Казачьей бухте).

Третий: можно ли было решить ту же задачу спасения корабля и людей без посадки линкора на отмель? — По-видимому, можно, но при трех условиях:

осуществлении не позже получаса после взрыва продольного спрямления корабля контрзатоплением кормовых погребов и башенных отделений ГК, а также других, наиболее удаленных в корму отсеков;

эффективной борьбе с распространением воды по носовым отсекам от 23 шп. до 7 шп., тоже сразу после взрыва;

более эффективной борьбе с распространением воды по броневой палубе в корму от переборки на 50 шп.

Четвертый: можно ли было, не добившись спасения корабля, избежать массовой гибели личного состава, или, по крайней мере, существенно уменьшить число жертв? — Да, можно при своевременной подаче команды «Личному составу покинуть корабль» и техническом обеспечении эвакуации (использовании плавсредств и спасательных жилетов).

Пятый: можно ли было спасти людей, оставшихся в воздушных подушках отсеков опрокинувшегося корабля? — Если не всех, то большую часть, по-видимому, можно, но при двух условиях:

интенсивной подаче воздуха в отсеки опрокинувшегося корабля для удержания его на плаву и улучшения условия жизнедеятельности оставшихся внутри людей;

своевременном и широкомасштабном использовании технических средств спасения (звукоподводной связи, шлюзовых камер).

Уроки катастрофы

Уроки гибели линкора «Новороссийск» были весьма оперативно учтены в руководящих документах. Так, не дожидаясь переиздания Корабельного устава ВМФ, в него были внесены важные дополнения в виде вклеек, относящиеся к обеспечению живучести (непотопляемости). Еще раз подтвердилось, что устав пишут кровью жертв его нарушений.

Была проведена тщательная проверка конструктивного обеспечения непотопляемости всех кораблей и судов ВМФ. Устаревшие и сильно изношенные корабли исключили из состава флота.

Органы, ведающие кораблестроением, НИИ ВМФ и Министерство судостроительной промышленности повысили требования к конструктивному обеспечению непотопляемости, приняли действенные меры по совершенствованию соответствующей корабельной документации и обеспечению ею всех кораблей и судов ВМФ.



42 погибших моряка с линкора «Новороссийск» были похоронены на кладбище Коммунаров



Мемориал «Родина—сыновьям», установленный на Братском кладбище Северной стороны Севастополя

Повышены требования к АСС ВМФ и усилено ее техническое (в том числе корабельное) обеспечение. Улучшено снабжение кораблей и судов аварийно-спасательным имуществом.

Восстановлены штатные должности флагманских специалистов по живучести (помощников флагманских механиков) на соединениях кораблей. Причем занимать их должны были только инженеры-кораблестроители.

На более высокий уровень была поднята практическая подготовка по живучести на кораблях и судах ВМФ. Усилено внимание к изучению живучести и, в частности, непотопляемости во всех военно-морских учебных заведениях. Соответственно переработаны учебные программы по этим предметам и увеличено время на их изучение.

Сразу же после катастрофы на всех флотах состоялись сборы офицеров, где занятия проводили высококвалифицированные преподаватели ВМУЗ и ВМА, а также научные сотрудники НИИ ВМФ.

Вскоре были осуществлены два издания отличного учебника «Основы теории корабля» (авторы А.В.Герасимов, А.И.Пастухов, В.И.Соловьев) для командных военно-морских училищ, а в 1960 году издан предназначенный для офицеров ВМФ капитальный учебник Д.В.Дорогостайского и Н.Я.Мальцева «Непотопляемость надводного корабля» и в качестве приложения к нему соответствующий задачник. В этих учебниках большое внимание было уделено именно тем вопросам теории корабля, которые возникли при анализе обстоятельств гибели «Новороссийска». Тем самым еще раз подтвердился известный тезис А.Н.Крылова: «Вопросы теории корабля ставились практикой, обыкновенно какой-нибудь крупною катастрофою с кораблем, на котором не были соблюдены принципы теории».

Хотя уроки гибели линкора «Новороссийск» во многом способствовали развитию теории и практики обеспечения непотопляемости, но и в дальнейшем достаточного внимания этому вопросу уделено не

было, о чем свидетельствуют многочисленные случаи аварий и гибели кораблей ВМФ и в последующие годы. Характерно, что внимание к вопросам живучести (включая непотопляемость) изменялось «циклически»: резкий «всплеск» после очередной тяжелой аварии и довольно быстрое затухание до следующей. В полном соответствии с принципом: «Пока гром не грянет, мужик не перекрестится».

Особенно большим недостатком в развитии теории живучести (непотопляемости) явилось отставание в двух направлениях:

разработка вопросов анализа развития аварийной обстановки, ее прогнозирования;

установление критериев, определяющих критическую ситуацию, угрожающую кораблю неминуемой скорой гибелью.

Достаточно остро эти вопросы впервые были поставлены лишь после гибели атомной подводной лодки «Комсомолец» 7 апреля 1989 года.

Память жертвам катастрофы «Новороссийска» увековечена в Севастополе двумя мемориалами: надгробием на кладбище Коммунаров (месте захоронения 31 октября 1955 года 42 погибших моряков), оформление которого закончено в 1995 году заслуженным художником УССР С.А.Чижом, и грандиозным комплексом на Братском кладбище на Северной стороне, где захоронены тела моряков, поднятых с грунта и извлеченных из отсеков линкора после его гибели. В центре мемориала возвышается величественная бронзовая фигура «Скорбящего Матроса», отлитая из винтов погибшего корабля, с надписью «Родина— сыновьям», а с боков — два горельефа с фрагментами борьбы за непотопляемость.

В 35-ю годовщину гибели линкора мемориал был дополнен памятными досками с именами 567 жертв катастрофы. Тогда же на Госпитальной стенке установили бронзовую памятную доску, указывающую место гибели корабля.

По установившейся традиции имя погибшего линейного корабля было присвоено тяжелому авианесущему крейсеру проекта 1143 «Новороссийск», служба которого в российском флоте в настоящее время уже завершилась.

Подъем линкора

Сразу же после гибели линкора встал вопрос о его подъеме, актуальность которого была обусловлена опасностью взрыва боезапаса (тротиловый эквивалент более 100 т) и экологической опасностью наличия на корабле разного рода органических веществ, а также необходимостью устранить помеху плаванию в Севастопольской бухте.

На основании предварительной проработки Совет Министров СССР постановил:

линкор как боевой корабль не восстанавливать;

силами ВМФ линейный корабль поднять и отбуксировать в бухту Казачья на прибрежную отмель для разделки на металл;

работы закончить в четвертом квартале 1957 года.

Для выполнения работ была сформирована экспедиция особого назначения



Инженер-контр-адмирал Н.П.Чикер

(ЭОН-35) во главе с крупнейшим специалистом судоподъема лауреатом Государственной премии инженер-капитаном 1 ранга (впоследствии контр-адмиралом) Н.П.Чикером. С мая 1956 по июнь 1957 года автору довелось быть его заместителем — главным инженером экспедиции. ЭОН представляла собой мощную, хорошо оснащенную организацию, в штате которой в разные периоды состояло от 400 до 700 человек, в том числе 50—60 офицеров, и имевшую до 40 различных судов, плавсредств и катеров.

Основные принципы, положенные в основу проекта подъема, были разработаны Н.П.Чикером в конце 1955 года. Было намечено корабль поднимать целиком, вместе с полуоторванной взрывом носовой оконечностью, вверх килем, и в этом же положении перевести его в Казачью бухту. Проект был составлен в Ленинграде проектно-судоподъемным бюро АСС ВМФ, а в дальнейшем откорректирован в Севастополе инженерами ЭОН под руководством автора.

Основную часть подъемных сил должна была обеспечить продувка корпуса в корму от 50 шп. Вспомогательная роль отводилась судоподъемным понтонам (9 пар 400-тонных и 3 пары 200-тонных), которые должны были поддерживать непродуваемую, вследствие больших повреждений, носовую часть корабля, увеличивать его остойчивость и уменьшать осадку для перевода в Казачью бухту.

Обеспечение остойчивости линкора при его подъеме потребовало разделения по ширине продуваемой части корпуса с использованием кессонных работ.

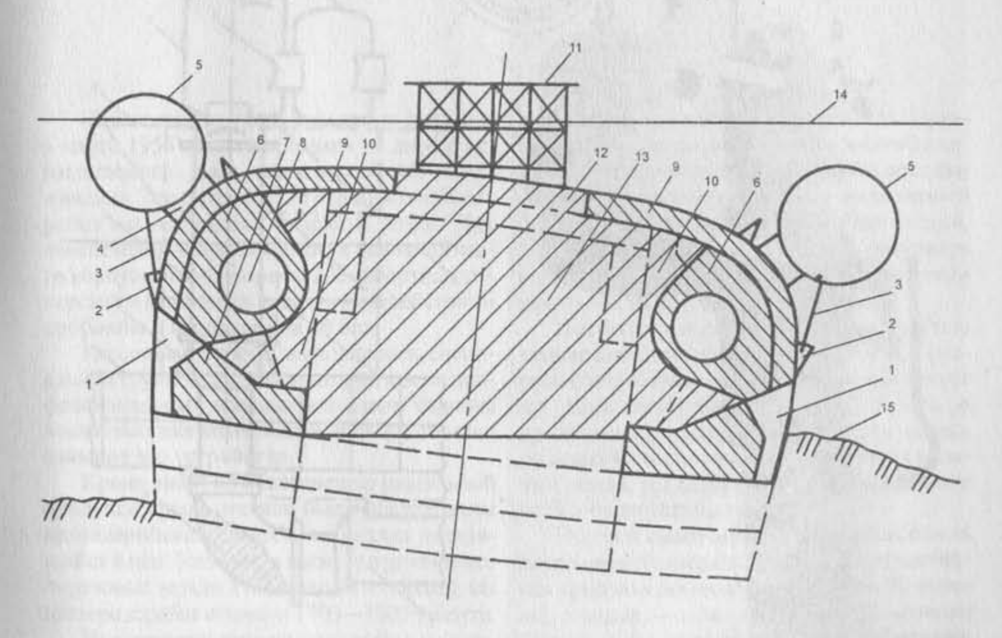
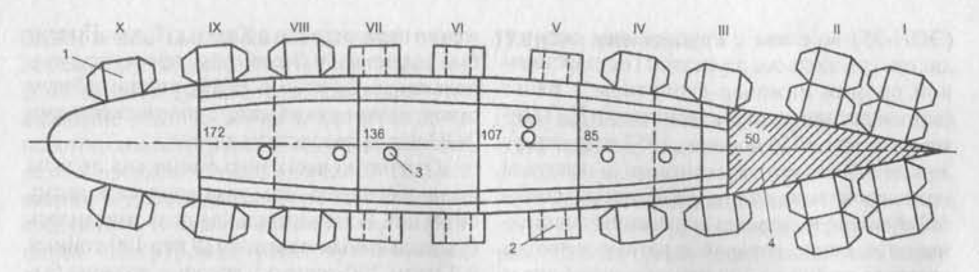


Схема разделения по ширине основной части корпуса линкора «Новороссийск».

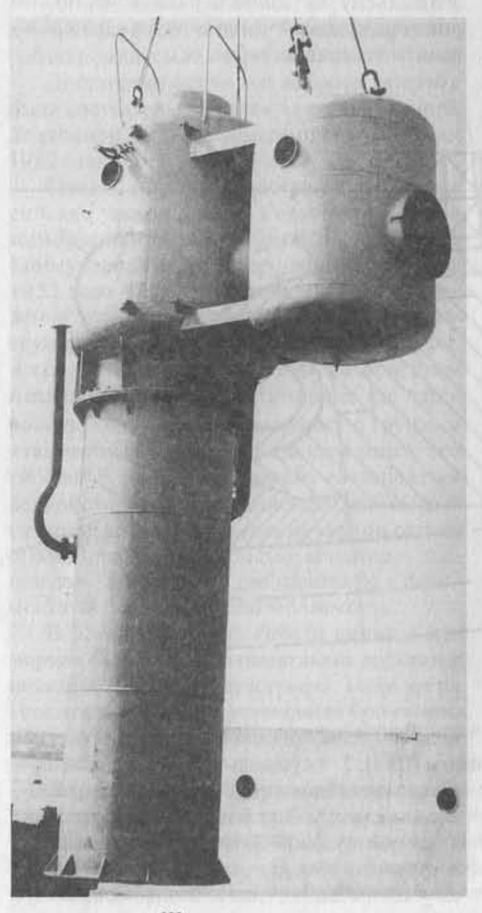
1 — верхние отсеки подводной конструктивной защиты (ПКЗ); 2 — судоподъемные проушины; 3 — стропы; 4 — скуловые подушки; 5 — 200-тонные «понтоны остойчивости»; 6 — отсеки кольцевого поглотителя ПКЗ; 7 — креновые отсеки и бортовые кладовые; 8 — отсеки цилиндрического поглотителя ПКЗ; 9 — отдельно продуваемые расширительные отсеки ПКЗ; 10 — фильтрационные и мелкие отсеки ПКЗ; 11 — эстакада; 12 — междудонные цистерны; 13 — центральные отсеки (машинно-котельные отделения и артиллерийские погреба); 14 — поверхность моря; 15 — поверхность грунта



Подъем линкора «Новороссийск». Схема расположения понтонов и разделения корпуса на автономные отсеки по длине.

I — X — группы судоподъемных понтонов;

1 — 400-тонные понтоны; 2 — 200-тонные понтоны; 3 — шлюзовые шахты; 4 — непродуваемый объем



Шлюзовая шахта

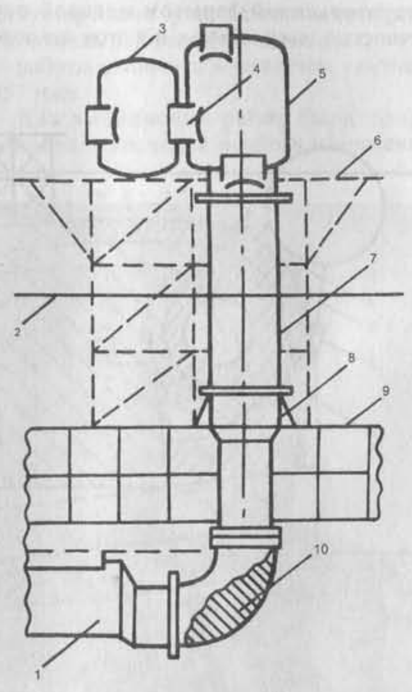
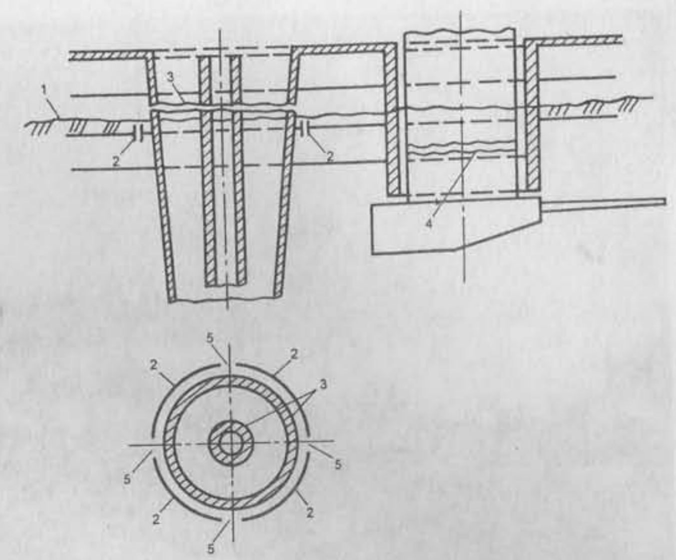


Схема установки шлюзовой шахты над машинным отделением линкора «Новороссийск».

1 — главный циркуляционный насос; 2 — уровень моря; 3 — предкамера; 4 — соединительная труба; 5 — камера; 6 — настил эстакады; 7 — шахтная труба; 8 — нижний комингс; 9 — днище линкора; 10 — вырез в отливном патрубке

Схема отделения башенноподобной фок-мачты и 2-й башни ГК.

1 — уровень грунта; 2 — рез палубы полубака; 3 — рез фок-мачты; 4 — рез 2-й башни ГК; 5 — перемычки



Подготовка линкора к подъему началась в марте 1956 года с установки на днище семи шлюзовых шахт и эстакады для их обслуживания. Это потребовало огромного объема работ по подводной сварке и резке. Для обеспечения непроницаемости основной части корпуса были заварены 250 забортных отверстий и выполнена заделка железобетоном пробоины в переборке на 50 шп.

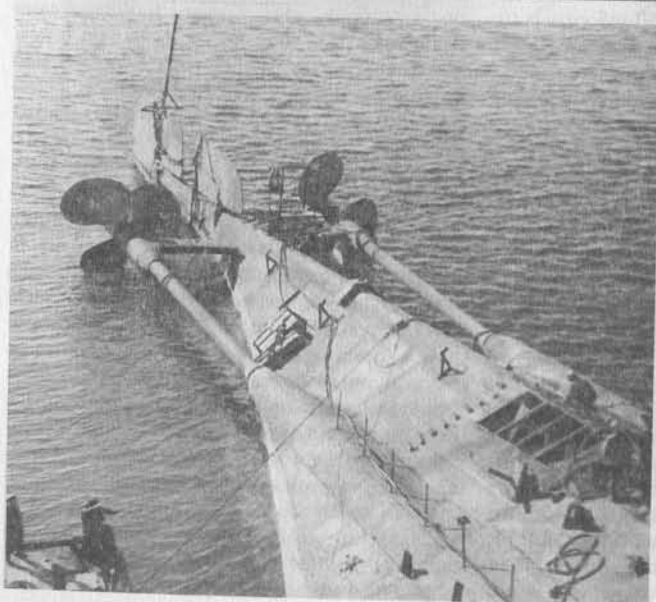
Кессонные работы выполнялись специальной группой, в состав которой кроме профессиональных водолазов входили бывшие члены экипажа затонувшего линкора, хорошо знавшие его устройство.

Кроме работ по обеспечению раздельной продувки групп отсеков были обследованы артиллерийские погреба, закреплен находящийся в них боезапас, а также выгружены все пороховые заряды ГК (около 96 т пороха). Из цистерн корабля откачали 1700—1800 т мазута.

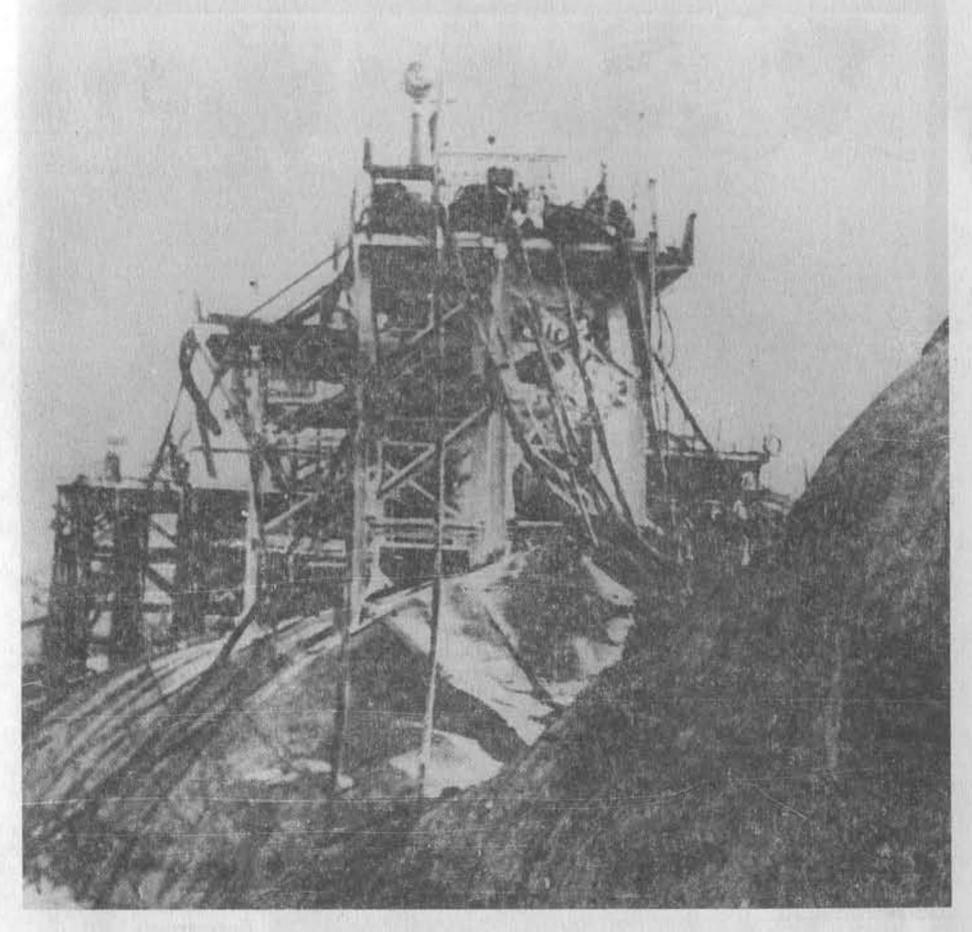
Исключительным по масштабам и сложности было удаление всех надпалубных (в опрокинутом положении подпалубных) конструкций для уменьшения осадки поднятого линкора. Наибольшую трудность представляло отделение бронированной башенноподобной фокмачты, а также 2-й башни ГК. Задачу успешно выполнила группа водолазов-резчиков под руководством и при личном участии капитана 3 ранга А.И.Черкащенко. Наиболее активным и квалифицированным исполнителем всех других водолазных и кессонных работ был водолазный специалист капитан 2 ранга П.Н.Никольский, а техническим руководителем — инженер-подполковник Э.Е.Лейбович (впоследствии начальник АСС ЧФ).

Подготовка к подъему была полностью завершена к концу апреля 1957 года. Генеральную продувку начали с утра 4 мая и в тот же день завершили подъем. Весть о предстоящем всплытии линкора разнеслась по всему Севастополю, и, несмотря на сильный дождь, все берега бухты и близлежащие холмы были усеяны людьми.

Носовая оконечность медленно всплыла после начала генеральной продувки (частичная продувка осуществлялась уже с 30 апреля), а корма — еще через час. Всплытие ее было бурным вследствие интенсификации продувки, вызванной желанием завершить подъем в присутствии командующего Черноморским флотом адмирала В.А.Касатонова. При продувке одновременно использовались 24 компрессора общей производительностью 120—150 м^3 свободного воздуха в минуту). Днище поднялось над водой примерно на 4 м.



Подъем линкора «Новороссийск». Вверху — всплытие носовой оконечности (кинокадр с вертолета), внизу — кормовая оконечность линкора после всплытия

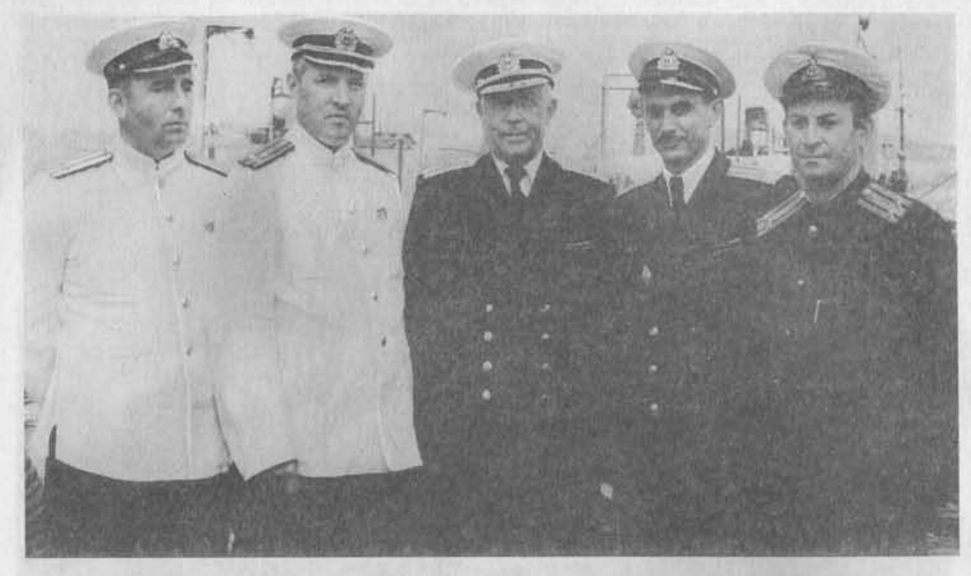


Линкор «Новороссийск» после подъема. Пробоина в днище

При стремительном всплытии кормы оказалась сорванной со стопоров 3-я башня ГК, что уменьшило осадку поднятого линкора и облегчило вывод его из Севастопольской бухты, исключив необходимость сколько-нибудь существенных дноуглубительных работ. Потребовалось лишь перестропить, опустив ниже, часть 400-тонных понтонов и удалить все конструкции, увеличивавшие осадку линкора сверх допустимых 16 м, что также было связано с большими трудностями и опасностью для водолазов.

Перевод протяженностью около 7 миль был осуществлен 28 мая 1957 года и, включая покладку на грунт, занял около 12 часов. При максимальной продувке отсеков и понтонов линкор был посажен с хода на заранее подготовленную землесосом площадку с осадкой около 15,5 м и средней высотой надводного борта 5 м. В дальнейшем осуществлялась выгрузка оставшегося на корабле боезапаса и разделка корпуса на металл.

Отдельную операцию составил подъем оставшихся в грунте 2-й и 3-й башен ГК, осуществленный группой под руководством П.Н.Никольского и инженера-подполковника



Участники подъема линкора «Новороссийск».
Слева направо: Г.М.Шестак, Н.П.Чикер, В.Г.Власов, Н.П.Муру, А.Б.Столпер

А.Б.Столпера. Башни были подняты понтонами и отбуксированы в Казачью бухту, где их вытянули гинями на берег. Вследствие огромного отрывного сопротивления (присоса) не удалось поднять отрезанную башенноподобную фок-мачту, углубившуюся в грунт на 17—18 м. Она так и осталась «памятником» линкору «Новороссийск» на дне Севастопольской бухты.

Следует особо отметить, что успех этой уникальной судоподъемной операции во многом определялся руководством такого замечательного специалиста, каким был Н.П.Чикер.

Литература

Белли В.А., Пензин К.В. Боевые действия в Атлантике и Средиземном море 1939—1945 г. М.: Воениздат, 1967.

Буров В.Н. Отечественное военное кораблестроение в третьем столетии своей истории. СПб.: Судостроение, 1995.

Каржавин Б.А. Тайна гибели линкора «Новороссийск». СПб.: Политехника, 1991.

Каржавин Б.А. Гибель линейного корабля «Новороссийск». СПб.: Политехника, 1992.

Титушкин С.И. Линейный корабль «Новороссийск»// Судостроение, 1995, № 1.

Шведе Е.Е. Военно-морской флот Италии. М.—Л.: Военмориздат, 1939.

Чернышов В.Ф. Надводные корабли в современной войне. М.—Л.: Военмориздат, 1945.

Шершов А.П. История военного кораблестроения. М.—Л.: Военмориздат, 1940.



Последний путь линкора «Новороссийск».
Разделка на металл носовой оконечности

На 1-й и 4-й стор.обложки — линейный корабль «Новороссийск»
(рис. А.Ю.Заикина)